



Ajuntament  
de Castellbisbal

# Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellbisbal. **POUM** (Revisió PGOU)

TEXT REFÓS SEGONS ACORD CTUB (19-07-07)

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA PEL  
DESENVOLUPAMENT DEL NOU POUM (Mcrit)

GENER 2008

Ferran Navarro Acebes, Arquitecte

Equip: Salvador Travesa, arqte  
Jordi Izquierdo, arqte.  
Anna B. Sánchez, sociòloga urbana  
Alex Salvador, estudiant d'arq.  
Mireia Sans, estudiant d'arq.  
Llorenç Torres, estudiant d'arq.

Pareja & Associats, advocats  
"Az" Estudis i Projectes de Medi  
Ambient i Paisatge  
Tècnica i Construcció de Catalunya, SL

# Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada pel desenvolupament del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellbisbal

Barcelona, Gener de 2008



**Sistemes de Suport a la decisió**  
Salvador Espriu, 93 08005 Barcelona  
[www.mcrit.com](http://www.mcrit.com)

## Índex

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓ.....</b>	<b>4</b>
1.1	OBJECTE DE L' INFORME DE MOBILITAT .....	4
1.2	L' ÀMBIT DE L' INFORME DE MOBILITAT .....	4
1.3	OBJECTIU DEL NOU POUM .....	4
1.4	MARC LEGAL I NORMATIU DE LA MOBILITAT .....	5
1.4.1	Àmbit internacional.....	5
1.4.2	Àmbit europeu .....	6
1.4.3	Àmbit estatal.....	7
1.4.4	Àmbit català .....	7
1.4.5	Àmbit municipal .....	8
1.5	ANTECEDENTS .....	10
<b>2</b>	<b>ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL .....</b>	<b>11</b>
2.1	DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI.....	11
2.1.1	Territori i població.....	11
2.1.2	Activitat econòmica .....	16
2.1.3	Parc de vehicles i índex de motorització .....	18
2.2	ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS .....	19
2.2.1	Mobilitat obligada.....	19
2.3	L' ACCESSIBILITAT AL MUNICIPI .....	24
2.3.1	Transport privat .....	24
2.3.2	Transport públic.....	30
2.3.3	Itineraris de vianants.....	38
2.3.4	Itineraris de bicicletes.....	40
2.3.5	Pàrkings públics i solars .....	40
2.3.6	Compartir pàrquing .....	41
2.3.7	Compartir cotxe.....	42
<b>3</b>	<b>DESCRIPCIÓ DEL PROJECTE .....</b>	<b>43</b>
3.1	PROPOSTA D' ORDENACIÓ.....	43
3.1.1	Ordenació del sòl urbà.....	44
3.1.2	Ordenació del sòl urbanitzable .....	53
3.2	LA PROPOSTA DEL NOU POUM EN RELACIÓ AMB LA MOBILITAT .....	57
3.2.1	Àmbit supramunicipal .....	57
3.2.2	Àmbit municipal .....	57

3.2.3	Mesures adoptades al nou POUM per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible al municipi.....	60
<b>4</b>	<b>MOBILITAT GENERADA PELS DIFERENTS SECTORS .....</b>	<b>65</b>
4.1.1	Sòl urbà.....	67
4.1.2	Sòl urbanitzable.....	69
<b>5</b>	<b>IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA A LES XARXES DE TRANSPORT .....</b>	<b>71</b>
5.1	XARXA VIÀRIA.....	71
5.1.1	Capacitat dels vials d'accés al sector per a absorbir la mobilitat generada.....	71
5.1.2	Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles motoritzats.....	74
5.1.3	Reserva mínima d'aparcament de vehicles .....	75
5.2	XARXA DE VIANANTS.....	77
5.2.1	Els eixos cívics i millores en l'accessibilitat a peu.....	77
5.2.2	Capacitat dels espais reservats per als vianants.....	77
5.2.3	Xarxa d'itineraris principals per a vianants .....	80
5.3	PREVISIÓ D'APARCAMENTS.....	82
5.4	MOBILITAT SOSTENIBLE .....	83
5.4.1	Capacitat del transport públic col·lectiu.....	84
5.4.2	Dèficit d'explotació del transport públic de superfície .....	91
5.4.3	Carril bici.....	93
5.4.4	Aparcament de bicicletes.....	93
5.5	AVALUACIÓ GENERAL DE LES PROPOSTES .....	95
<b>6</b>	<b>ALTRES PROPOSTES DE MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT .....</b>	<b>96</b>
6.1	XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES .....	96
6.2	XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS .....	100
<b>7</b>	<b>SÍNTESI I CONCLUSIONS .....</b>	<b>102</b>
<b>8</b>	<b>ANNEX 1. HORARI D'AUTOBUSOS URBANS A CASTELLBISBAL .....</b>	<b>105</b>

# 1 INTRODUCCIÓ

## 1.1 Objecte de l'Informe de Mobilitat

El present treball té com a objectiu la realització d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel desenvolupament del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellbisbal (d'ara en endavant POUM).

L'estudi s'ha dut a terme seguint els requeriments del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

## 1.2 L'àmbit de l'informe de mobilitat

L'informe de mobilitat abarca l'àmbit del POUM de Castellbisbal, és a dir, el terme municipal de Castellbisbal.

## 1.3 Objectiu del nou POUM

El Pla General d'Ordenació Urbana de Castellbisbal vigent és la Revisió del Pla General d'Ordenació que es va aprovar definitivament per part del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en data 28 de desembre de 1992 i que va esdevenir executiva a partir de la seva publicació en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya de data 26 de febrer de 1993 (número 1.713).

Al llarg de la dècada dels noranta, Castellbisbal ha viscut un importantíssim creixement de la població, que ha passat dels 4.983 habitants l'any 1991, als 10.384 empadronats el gener de 2004, creixement aquest que també justifica la conveniència d'aprovar un nou planejament general que ordeni adequadament el municipi tenint en compte que aquest està assumint un component residencial molt important que incideix a un municipi que s'havia vingut caracteritzant per la seva activitat industrial i agrícola.

Al mateix temps, la redacció del POUM es produeix en un moment de canvi en el paradigma conceptual de l'urbanisme, en què la qualificació ambiental del territori i el principi de sostenibilitat, reemplacen la lògica del creixement i el desenvolupament quantitatiu. La Llei d'Urbanisme i la proliferació d'Agendes 21 locals, com la que s'ha aprovat en relació amb Castellbisbal, són manifestacions d'aquest nou esperit que anima l'ordenació i transformació de les ciutats i el territori de Catalunya.

En definitiva, la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana que ha de donar lloc al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal s'emmarca i justifica en la conveniència i oportunitat de revisar el planejament general vigent, transcorreguts més de dotze anys de la seva vigència, amb l'objecte d'adequar-lo a les necessitats generades pel creixement de la població, tot prenent en consideració l'objectiu del desenvolupament sostenible, i tot introduint, en el marc legal vigent, les necessàries prescripcions per preservar els valors d'interès pel municipi.

#### **1.4 Marc legal i normatiu de la mobilitat**

Els antecedents que cal atendre fan referència tant a instruments normatius i de planificació com a altres tipus d'instruments que, tot i no disposar de rang jurídic, constitueixen veritables documents de referència a tenir en consideració en l'elaboració d'aquest informe de mobilitat.

##### ***1.4.1 Àmbit internacional***

La globalització econòmica ha evidenciat la necessitat de plantejar un model de sostenibilitat en termes mundials. En aquesta línia, la celebració de la **Cimera de la Terra (Río de Janeiro 1992)** tenia com a objectiu la conscienciació sobre la problemàtica ambiental i la impulsió de polítiques de desenvolupament extensives que consideressin aquests paràmetres.

Com a resultat dels acords de la **Cimera de la Terra** es va evidenciar la necessitat d'incorporar en l'àmbit municipal els compromisos adquirits. En aquest sentit, es va plantejar la necessitat d'enfocar la planificació i gestió de la ciutat sota paràmetres sostenibles tan a nivell públic com privat i assegurar estratègies de desenvolupament consensuades entre els diferents agents socials.

Les concrecions municipals d'aquestes aportacions han tingut la seva plasmació en les anomenades **Agenda 21**.

##### ***1.4.2 Àmbit europeu***

El **Llibre Blanc del Transport** (2001) constitueix un dels documents de referència més rellevants en l'àmbit dels transports a la Unió Europea. Aquest fixa objectius en la millora de la seguretat viària, a la vegada que centra l'atenció en els costos reals del transport, la necessitat d'un servei de transport de qualitat i la racionalització del transport urbà.

D'altra banda, l'**Estratègia temàtica sobre el medi ambient urbà** (COM(2004)60 final), emmarcada dins del Sisè Programa d'Acció Comunitària en matèria de Medi Ambient, exposa la necessitat d'assolir un transport urbà sostenible a través de la promoció dels transports més sostenibles, un ús racional de l'automòbil i la introducció d'energies netes.

Altres antecedents europeus a considerar són el **Llibre Blanc de les Energies Renovables** (1997), pel qual es proposa assolir la quota del 12% d'energies renovables l'any 2010, i el **Llibre verd de la Lluita contra el soroll** (1996), a partir del qual es desenvoluparen les Directives 2000/14/CE i 2002/49/CE (transposades a Catalunya a partir de la Llei 16/2002).

En quant a normativa europea, cal destacar la **Directiva marc sobre la qualitat de l'aire**, Directiva **96/62/CE** del Consell sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire, amb propostes relatives a una sèrie de nous objectius en matèria de qualitat de l'aire amb la finalitat de protegir la **salut humana i els ecosistemes**. L'any 1999 es van aprovar nous

valors límit per al SO<sub>2</sub>, el NO<sub>x</sub>, les partícules i el plom, **Directiva 1999/30/CE**. L'any 2000 es van adoptar valors límit per al monòxid de carboni (CO) i el benzè, **Directiva 2000/69/CE**.

#### **1.4.3 Àmbit estatal**

Tant el **Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión 2005-2007** com la estratègia de Ahorro y Eficiencia Energética en España – E4 (2004-2012) exposen la necessitat de promoure mesures per fomentar la mobilitat no motoritzada com són la regulació de l'aparcament, la millora de l'oferta de transport públic, l'establiment de mesures de moderació del trànsit o la reducció de les velocitats de circulació a la xarxa viària.

D'altra banda, a mitjans de 2006 el Ministerio de Medio Ambiente ha presentat el borrador de la **Ley de calidad del aire**, la qual contemplarà i trasposarà les Directives europees vigents en aquesta temàtica.

#### **1.4.4 Àmbit català**

L'any 2003, el govern de Catalunya aprova la **Llei 9/2003**, de 13 de juny, de mobilitat, que és el principal referent en l'àmbit de la planificació de la mobilitat urbana. Aquesta llei defineix un nou marc de referència en l'àmbit de la planificació de la mobilitat amb una visió més global, en la que es reconeix la necessitat de gestionar la mobilitat de les persones i de les mercaderies amb criteris de **sostenibilitat ambiental, seguretat i d'eficiència econòmica**.

Aquesta Llei té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, prioritzar el transport públic i la mobilitat sostenible, fomentar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la

seguretat viària, reduir la congestió i la contaminació i afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials.

Les **Directrius Nacionals de mobilitat**, aprovades el 3 d'Octubre de 2006, són els instruments necessaris per l'acompliment d'aquesta Llei.

En relació als continguts, cal subratllar que tant la pròpia llei com les Directrius determinen la necessitat d'avançar vers un model de mobilitat sostenible que garanteixi el dret de la ciutadania a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat segures i adequades i amb el mínim impacte ambiental possible.

La **Llei d'urbanisme de Catalunya DL1/2005** fa referència en alguns dels seus articles a la mobilitat i a les infraestructures com un factor que cal tenir en compte a l'hora d'actuar sobre el territori. En concret, l'Article 56 d'aquesta Llei s'especifica que correspon als plans directors urbanístics, de conformitat amb el planejament territorial i atenent les exigències del desenvolupament general, d'establir les determinacions sobre el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de les persones i mercaderies i el transport públic, així com la concreció de les grans infraestructures. Alhora, segons l'Article 66, els plans parcials urbanístics han d'incloure un document amb la justificació que es compleixen les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible.

A banda dels instruments que fan referència directa a la mobilitat, cal considerar l'aprovació l'any 2005 del **Pla de l'Energia**, el qual estableix la necessitat d'una reducció del 7,5% de les emissions de CO<sub>2</sub> per part del sector dels transports a l'horitzó 2015, així com la recent aprovació del **Decret 226/2006**, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules.

#### **1.4.5 Àmbit municipal**

Durant els darrers anys s'han portat a terme diversos estudis relatius a l'accessibilitat i a la mobilitat de Castellbisbal i que han servit de referència per realitzar el present estudi. Els més significatius:

- *Dictamen sobre la mobilitat al nucli antic de Castellbisbal* (RACC, desembre 2003).

Estudi sobre la mobilitat al nucli antic de Castellbisbal.

L'estudi recolza la tasca municipal en matèria de mobilitat de manera que s'assoleixi una intervenció coherent i racional dins del sector.

El dictamen analitza la mobilitat en vehicle privat i el paper del vianant i resident al nucli antic per tal de donar-li l'espai que necessita per al seu desenvolupament. Aconseguint aquest objectiu es contribuirà a millorar la qualitat de vida dels residents i de tots aquells que accedeixen a la zona atrets pels diferents serveis que ofereix.

L'estudi proposa el desenvolupament d'actuacions a curt-mig termini, que depenen en gran mesura de les actuacions urbanístiques programades per l'Ajuntament. Les propostes d'actuació s'engloben en tres grups:

- Vianants

Proposa una amplada mínima de 2 metres per les voreres, de manera que tots els carrers de menys de 7 metres haurien d'ésser de prioritat per a vianants, sense distingir la vorera de la calçada, i en els menys de 9 metres no s'hauria d'autoritzar l'aparcament.

- Circulació en vehicle privat

Proposa un esquema de sentits de circulació concurrents creant bucles d'entrada / sortida des de la xarxa viària bàsica.

- Aparcament

Proposa suprimir l'aparcament a tots aquells carrers que es converteixen en carrers de plataforma única (exceptuant algun tram). Això comporta un dèficit d'aparcament que ha de ser pal·liat amb la creació d'una zona d'aparcament regulada.

- *Pla Director de Millores del Transport Urbà de Castellbisbal. Període 2007-2010* (Serveis tècnics municipals, març 2007).

Pla que proposa l'ampliació del número d'expedicions al sector occidental del terme municipal (Can Sanrteugeni, Costablanca, Can Nicolau de Dalt i la Colònia del Carme), per tal d'augmentar la freqüència de pas i millorar altrament la connexió amb la xarxa de ferrocarrils de la Genralitat a l'estació anomenada Martorell-Vila que està ubicada al terme municipal al costat de la colònia del Carme.

Actualment el nombre d'expedicions/dia laborable és de 6 i en dissabtes i festius de 4, l'ampliació seria arribar fins a 10 expedicions en dia laborable i 6 expedicions els dissabtes i festius.

Això comporta la incorporació d'un nou vehicle a amortitzar en 10 anys. El seu valor econòmic de compra és de 134.803,60€ i seria un Mercedes Benz Vario 816 o similar de 8,5 metres de llargada.

Actuacions proposades:

- Increment d'expedicions cap el sector occidental
- Incorporar noves parades (Costablanca, FGC).

## 1.5 Antecedents

Estudis sobre mobilitat que s'han realitzat a Castellbisbal els darrers anys i als que s'ha fet referència al llarg d'aquest estudi:

- *Dictamen sobre la mobilitat al nucli antic de Castellbisbal* (RACC, desembre 2003).
- *Pla Director de Millores del Transport Urbà de Castellbisbal. Període 2007-2010* (Serveis tècnics municipals, març 2007).
- *Estudi de mobilitat àrea industrial del Llobregat de Castellbisbal - Sant Andreu de la Barca.*

## 2 Anàlisi de la mobilitat actual

### 2.1 Dades bàsiques del municipi

#### 2.1.1 Territori i població

Castellbisbal es troba al sud-oest de la comarca del Vallès Occidental. Limita amb les poblacions de Rubí (est), El Papiol, Pallegà i Corbera de Llobregat (sud), Ullastrell i Abrera (nord) i Martorell i Sant Andreu de la Barca (oest). Tots ells amb una població similar o superior (Sant Andreu de la Barca i Martorell) excepte El Papiol, que té 3.733 habitants.

El terme municipal té una superfície de 31km<sup>2</sup> i a 2006 compta amb 11.272 habitants. El seu terme municipal ocupa el 5,3% de la superfície de la comarca i la seva població representa el 1,3% del total del Vallès Occidental. La densitat de població de Castellbisbal és de 363,2 habitants/km<sup>2</sup>, xifra molt inferior a la de la comarca, que és de 1.433,7 habitants/km<sup>2</sup>.

Castellbisbal està inserida en un corredor natural que està immers en plena àrea metropolitana, i que connecta la serralada Prelitoral (Parc Natural de Sant Llorenç de Munt i Serra de l'Obac, Sant Salvador de les Espases, Turó de Coll Cardús, Sant Pere de Sacama, etc.) amb la Serralada Litoral (Collserola, Parc Natural del Garraf, L'Ordal, etc.).

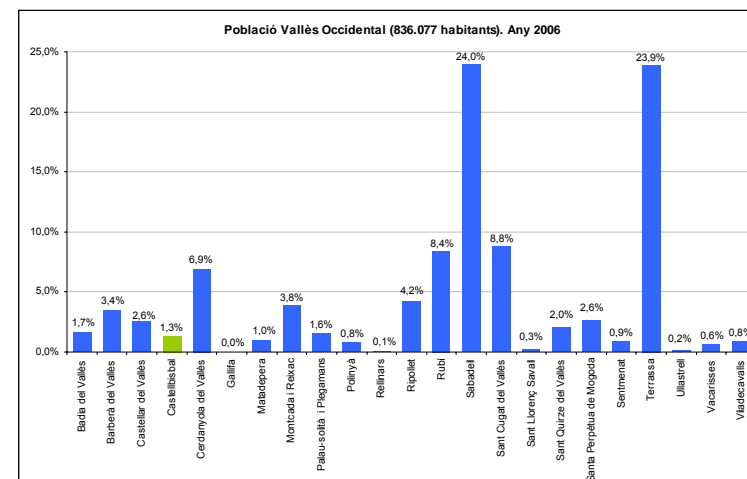
Des d'un punt de vista estratègic Castellbisbal té dos aspectes especialment rellevants: la proximitat del riu Llobregat i el pas entre la serra de les Forques i la serra de les Torretes (aquesta és una de les zones de major interès estratègic per a la connectivitat ecològica). Aquest punt del territori està en una situació de compromís per a la disposició d'un elevat nombre d'importants infraestructures viàries.

El municipi es troba ubicat a 132 m sobre el nivell del mar.

El caràcter agrícola de Castellbisbal es van anar transformant en industrial a mesura que nombroses finques que eren de caire agrícola s'urbanitzaran per a destinar-les a la creació de polígons industrials.

Paral·lelament a la implantació industrial, i com a producte del creixement demogràfic, el municipi va desenvolupar estratègies urbanístiques per tal de donar sortida a la forta demanda residencial. Així doncs durant aquest mateix període i en un interval relativament curt de temps es van dur a terme tot un seguit de planificacions urbanístiques encaminades a la creació de diversos polígons residencials.

Així doncs el nou paisatge de Castellbisbal és producte, en bona mesura, de la substitució de les terres de conreu per urbanitzacions i indústries. Tot i això, l'extensió del terme municipal ha permès que es conservin elements patrimonials propis del seu passat agrícola, com les masies, i restin encara espais naturals d'especial interès ecològic que cal potenciar i preservar.

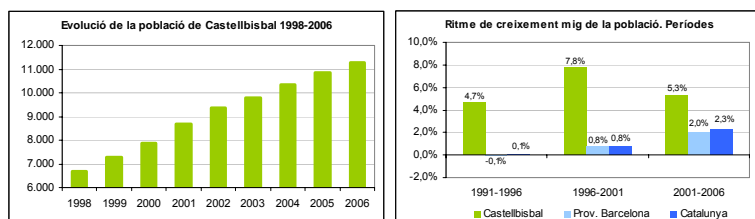


Gràfic 1. Percentatge de població dels municipis del Vallès Occidental respecte al total de la comarca a 2006. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.

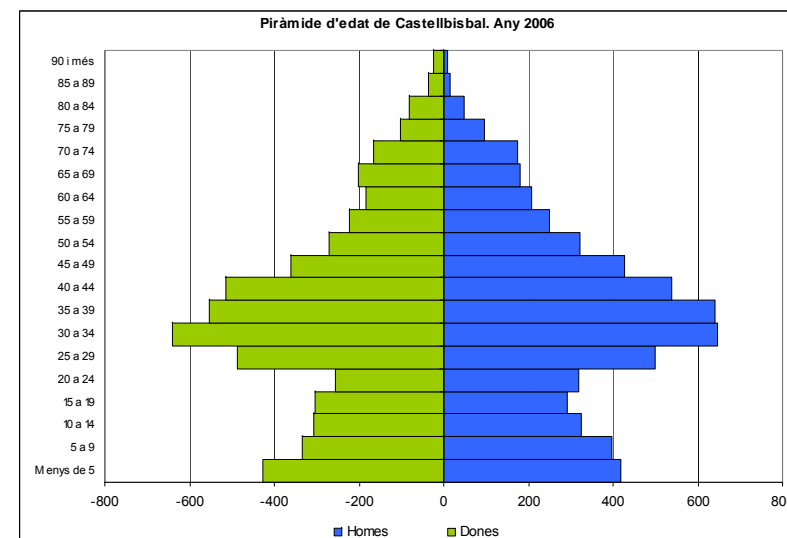


A 1998 Castellbisbal tenia 6.702 habitants, durant els últims 8 anys el municipi ha crescut un 68,2%.

El ritme de creixement mig anual de la població de Castellbisbal entre 1991 i 1996 ha estat del 4,7%, xifra inferior al període següent, però molt superior a la de Catalunya i a la de la província de Barcelona que, durant aquest període té una tendència de decreixement (-0,1%). Entre 1996 i 2001 el creixement de població a Castellbisbal ha estat del 7,8%, xifra molt per sobre de la de Barcelona (0,8%) i Catalunya (0,8%). Durant el període 2001-2006 a Castellbisbal ha continuat creixent la població a un ritme del 5,3%, xifra igualment superior a la de Barcelona (2,0%) i de Catalunya (2,3%).



Gràfics 2 i 3. Evolució de la població e Castellbisball 1998-2006 i ritme de creixement de la població per períodes. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'“Anuari Econòmic de La Caixa 2007”



Gràfic4.. Piràmide d'edat de Castellbisbal, any 2006. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat

La meitat de la població (50,1%) té menys de 35 anys. Per una altra banda, el gruix de la població es troba entre els 25 i els 45 anys (40,1%). Es pot considerar una població madura però en cap cas envellida. La tendència a ampliar-se del peu de la piràmide respon al naixement de fills del sector de població més ampli (25-45 anys).

Segons dades del cens 2001, més de la meitat de la població (52,3%) de Castellbisbal té estudis de segon grau, un 8,6% té estudis universitaris, un 25,5% té estudis de primer grau i un 13,6% no té cap titulació.

El tipus de llar més habitual és el format per famílies de 2 a 4 persones, que representen el 77,5% de les llars de Castellbisbal, destacant lleugerament les llars formades per 2 persones.

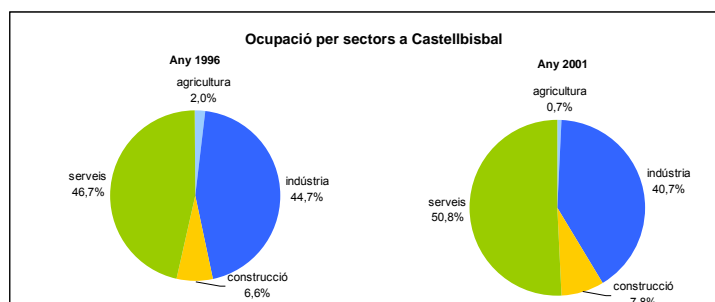


El 88,8% dels habitatges són en règim de propietat (més de la meitat amb hipoteca), mentre que només un 7,3% són de lloguer.

### Ocupació

L'any 2001 la meitat dels ciutadans de Castellbisbal (50,8%) estan ocupats al sector serveis, seguit del sector de la indústria (40,7%). Respecte al cens anterior (1999) es detecta una migració dels treballadors de la indústria cap al sector serveis principalment, tot i que el sector de la construcció també es veu lleugerament incrementat.

Segons dades del Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya, a Castellbisbal hi ha 10.033 treballadors afiliats al Règim General de la Seguretat Social, xifra molt elevada tenint en compte les característiques sociodemogràfiques del municipi.



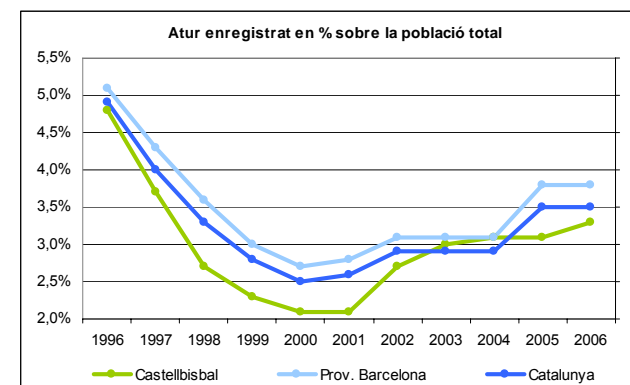
Gràfic 5. Ocupació per sectors a Castellbisbal, anys 1996 i 2001. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat

### Atur

Durant els últims 10 anys l'atur enregistrat a Castellbisbal en percentatge sobre la població total<sup>1</sup> ha tingut una evolució similar a la de Barcelona i Catalunya: una davallada fins a l'any 2000 (en el cas de Castellbisbal es manté fins a 2001) i, a partir d'aquell any, segueix una tendència de creixement continu. Durant pràcticament tot el

<sup>1</sup> Obtingut com a resultat de relativitzar el nombre d'aturats enregistrats al Servei Públic d'Ocupació Estatal, a 1 de juliol de 2006 per la població total (1 de gener de 2006). No és possible elaborar una taxa d'atur municipal referida a la població activa per que l'Enquesta de Població Activa (EPA) és una enquesta mostral i no s'exten a nivell municipal.

període 1996-2006 la taxa d'atur de Castellbisbal es manté per sota de la mitja provincial i catalana. L'any 2006 l'atur a Castellbisbal és del 3,3% de la població total. Segons les dades del cens 2001, l'atur en relació a la població activa és del 8,5%, xifra igualment per sota de Barcelona (10,6%) i de Catalunya (10,2%). A 2006 l'atur a Castellbisbal és més pronunciat a les dones (4,5%) que als homes (2,2%) i, per grups d'edat, els ciutadans d'entre 25 i 49 anys són els que representen el grup d'edat amb la taxa d'atur més alta (5,1%), per sobre del grup entre 16 i 24 anys (2,8%) i majors de 50 anys (2,9%).



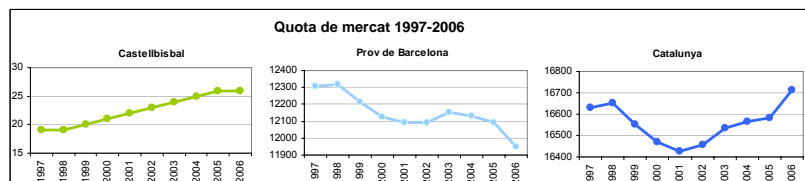
Gràfic 6. Atur enregistrat en percentatge sobre la població total durant el període 1996-2006. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'“Anuari Econòmic de La Caixa 2007”

### 2.1.2 Activitat econòmica

#### Quota de mercat<sup>2</sup>

L'índex de capacitat de consum de Castellbisbal a 2006 és de 26, xifra superior a anys anteriors, que ha tingut una tendència de creixement continu.

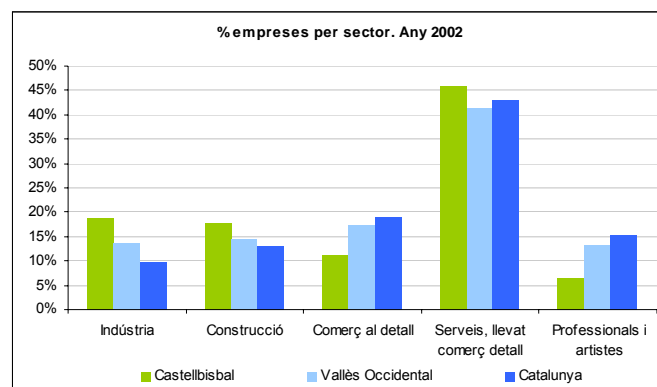
<sup>2</sup> La quota de mercat s'elabora mitjançant un model equivalent a un promig de números índex de les següents variables: població, nombre de telèfons fixes, automòbils, camions, oficines bancàries i activitats comercials minoristes. Constitueix una orientació adequada per valorar i ponderar la quantitat de productes que, teòricament i en igualtat de condicions pot absorbir un municipi.



Gràfic 7. Evolució de la quota de mercat en el període 1997-2006. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Anuari Econòmic de La Caixa 2007

### Activitat econòmica de Castellbisbal

L'any 2002 el sector econòmic més important de Castellbisbal és el sector serveis, que integrant el comerç al detall, representa més de la meitat (57,1%) dels establiments del municipi. Així com el sector serveis (sense comerç al detall) es troba per sobre de la mitjana comarcal i de la catalana, el sector del comerç al detall, que està per sota, de manera que el global del sector està per sota de la mitjana comarcal i catalana. Els sectors de la indústria i la construcció es troben per sobre, de manera que el municipi respon a un perfil més industrial que l'entorn comarcal i nacional.



Gràfic 8. Establiment d'empreses per sector d'activitat a Castellbisbal, any 2002. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.

A 2007 Castellbisbal té 20 entitats financeres (10 oficines bancàries, 6 caixes d'estalvis i 4 bancs). A 2006 té 163 activitats comercials minoristes i 55 bars i restaurants<sup>3</sup>.

Respecte a l'activitat industrial, a 2006 hi ha 465 activitats de les que 244 són activitats industrials i 221 activitats de construcció.

### Índex d'activitat industrial<sup>4</sup>

L'índex d'activitat industrial de Castellbisbal, que estudia la importància de la indústria (inclosa la construcció) és de 249, xifra molt elevada ja que situa a Castellbisbal entre els 15 municipis amb l'índex industrial més alt de la província de Barcelona, per sobre de municipis com Manresa, Cornellà de Llobregat o Sant Boi de Llobregat.

### Índex d'activitat econòmica<sup>5</sup>

L'índex d'activitat econòmica de Castellbisbal, que estudia la participació de l'activitat econòmica del municipi, a 2005 és de 100.

L'índex d'activitat econòmica generalment està correlacionat amb la quota de mercat. És a dir, que acostuma a existir una correlació important entre la capacitat de compra i els impostos corresponents a les activitats econòmiques, professionals i empresarials. En el cas de Castellbisbal la diferència és de 64 punts, és a dir, que hi ha un element distorsionador que és la indústria, que a Castellbisbal té una forta presència.

### 2.1.3 Parc de vehicles i índex de motorització

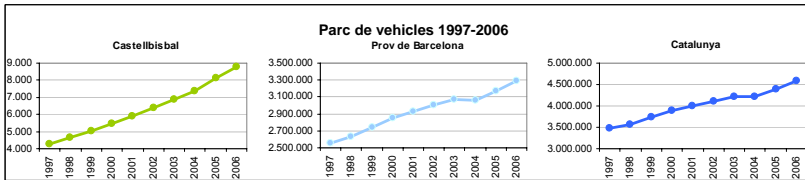
El nombre de vehicles de motor (camions, furgonetes, motos, autobusos, tractors i resta de vehicles de motor) a Castellbisbal ha crescut en 9 anys un 105,0%, mentre que el

<sup>3</sup> Resta d'activitats de serveis: comerç a l'engròs, transport i comunicacions, serveis a l'empresa, serveis personals, immobiliàries.

<sup>4</sup> Aquest índex s'elabora en funció de l'IAE corresponent a activitats industrials. El valor de l'índex reflecteix el pes relatiu (en tant per cent mil) de la indústria d'un municipi.

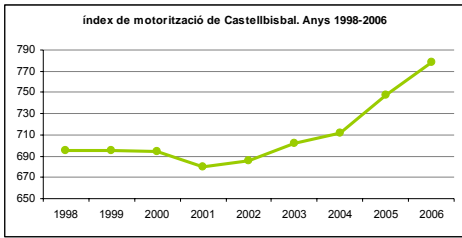
<sup>5</sup> L'índex econòmic s'obté en funció de l'impost corresponent al total d'activitats econòmiques empresarials (industrials, comercials i de serveis) i professionals, és a dir, totes les activitats econòmiques excepte les agràries.

creixement a la província de Barcelona ha estat d'un 28,8% i a Catalunya del 32,2%. A 2006 a Castellbisbal hi ha 8.773 vehicles de motor, dels que el 63,7% són automòbils.



Gràfic 9 Evolució del parc de vehicles en el període 1997-2006. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'“Anuari Econòmic de La Caixa 2007”

L'índex de motorització de Castellbisbal a 2006 és de 778,3 vehicles per 1.000 habitants. Des de l'any 2001 l'índex de motorització té un creixement continu, fins a la xifra actual, que és relativament alta. A 2006 l'índex de motorització a la província de Barcelona a és de 620,2 per 1.000 habitants i a Catalunya és de 642,7.



Gràfic 10. Índex de motorització de Castellbisbal. Anys 1998-2006. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat i de l'“Anuari Econòmic de La Caixa 2007”

2.2 Anàlisi dels desplaçaments

2.2.1 Mobilitat obligada

Les condicions específiques del municipi i la població de Castellbisbal, així com el creixement poblacional concentrat en pocs anys i la dependència de la Regió

Metropolitana de Barcelona per raons de treball, i sovint d'estudi, caracteritza l'elevada mobilitat dels seus habitants. Un 55,1% dels desplaçaments que aquests realitzen per mobilitat obligada (treball i estudi) són interns al municipi i el mode més utilitzat per durlos a terme és el vehicle privat i l'a peu. En relació als desplaçaments intermunicipals, el vehicle privat té una quota del 83,2%, seguit dels modes ferroviaris (7,7% RENFE).

Mode	Intramunicipals	Intermunicipals	Totals
Vehicle privat	41,8%	83,2%	60,4%
Autobús	11,0%	4,8%	8,2%
Metro	0,0%	0,0%	0,0%
RENFE	0,5%	7,7%	3,7%
FGC	0,2%	1,4%	0,8%
Motocicleta	1,9%	2,1%	2,0%
Bicicleta	0,6%	0,0%	0,3%
A peu	39,8%	0,2%	22,0%
Altres	0,4%	0,5%	0,4%
No es desplaça	3,9%	0,0%	2,1%

Taula 1 Repartiment modal de la mobilitat obligada per treball i estudi. Font: EMO 2001.

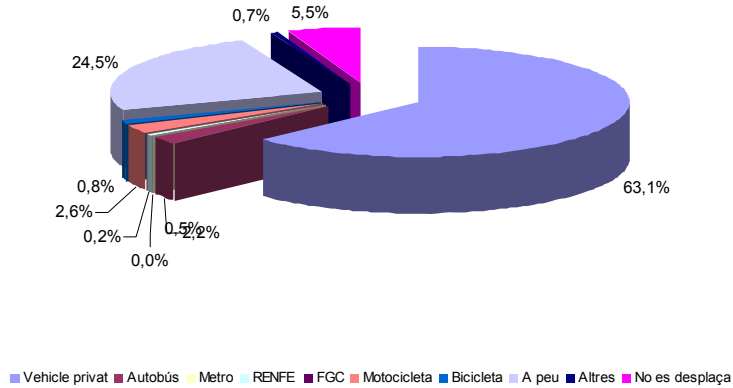
Segons dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de 2001, els residents de Castellbisbal realitzen 6.363 viatges per mobilitat obligada, 4.611 dels quals per motiu de treball i 1.752 per estudis.

Dels desplaçaments realitzats per treball, un 47,7% són interns al municipi, mentre que els viatges intramunicipals per estudis representen un 85,1% del total de desplaçaments realitzats per aquest motiu pels menors de 16 anys, i només un 31,8% pels majors de 16 anys.

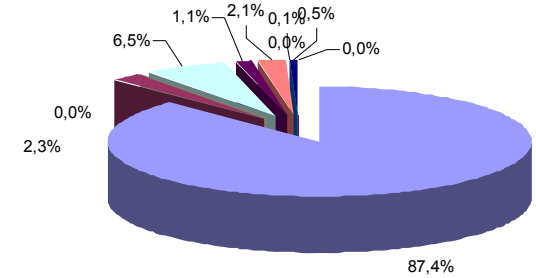
El vehicle privat és el mode de transport més utilitzat per realitzar els desplaçaments interns al municipi per motiu de treball, mentre que els desplaçaments interns per motiu d'estudi es realitzen majoritàriament a peu.

	Treball	Estudi <16 anys	Estudi >16 anys
Vehicle privat	63,1%	5,2%	11,6%
Autobús	2,2%	28,2%	1,8%
Metro	0,0%	0,0%	0,0%
RENFE	0,5%	0,0%	5,4%
FGC	0,2%	0,0%	3,6%
Motocicleta	2,6%	0,0%	6,3%
Bicicleta	0,8%	0,0%	2,7%
A peu	24,5%	66,6%	56,3%
Altres	0,7%	0,0%	0,0%
No es desplaça	5,5%	0,0%	12,5%

Taula 2 Repartiment modal de la mobilitat obligada intramunicipal. Font: EMO 2001.



Gràfica 1 Repartiment modal dels desplaçaments interns per mobilitat obligada per treball.



Gràfica 2 Repartiment modal dels desplaçaments fora del municipi per mobilitat obligada per treball.

Pel que fa als desplaçaments que es realitzen des del municipi, els que es realitzen per motiu de treball utilitzen en un 87,4% el vehicle privat i només un 9,9% el transport públic. Els desplaçaments per motiu d'estudi utilitzen més el transport públic, amb una quota aproximada del 25% pels estudiants menors de 16 anys, tot i que amb una quota del del vehicle privat superior, amb un 73,2%. La quota d'utilització del transport públic és major per els estudiants majors de 16 anys, amb un 40%, per sota del vehicle privat amb la major quota, amb un 49,2%.

	Treball	Estudi <16 anys	Estudi >16 anys
Vehicle privat	87,4%	73,2%	49,2%
Autobús	2,3%	23,4%	14,2%
Metro	0,0%	0,0%	0,0%
RENFE	6,5%	0,5%	26,7%
FGC	1,1%	2,9%	3,3%
Motocicleta	2,1%	0,0%	4,2%
Bicicleta	0,0%	0,0%	0,0%

	Treball	Estudi <16 anys	Estudi >16 anys
A peu	0,1%	0,0%	1,7%
Altres	0,5%	0,0%	0,8%
No es desplaça	0,0%	0,0%	0,0%

Taula 3 Repartiment modal de la mobilitat obligada intermunicipal. Font: EMO 2001.

És de certa rellevància, que donat el caràcter industrial de Castellbisbal, el municipi atreu molts desplaçaments per raons de treball cap al municipi. De fet, atreu més desplaçaments per treball dels que genera el propi municipi (8.337 viatges/dia front els 4.611 viatges/dia generats pel mateix municipi).

Com en els desplaçaments des de Castellbisbal, els desplaçaments cap a aquest municipi per motiu de treball es realitzen en un 88,9% en vehicle privat i un 8,7% en transport públic col·lectiu.

La major part dels desplaçaments realitzats per mobilitat obligada tenen destinació a Sant Andreu de la Barca (polígons industrials) i Martorell (centres de treball i estudi). La resta de desplaçaments es realitzen majoritàriament a municipis del Baix Llobregat i a la comarca veïna del Vallès Occidental (Rubí i Sant Cugat del Vallès).

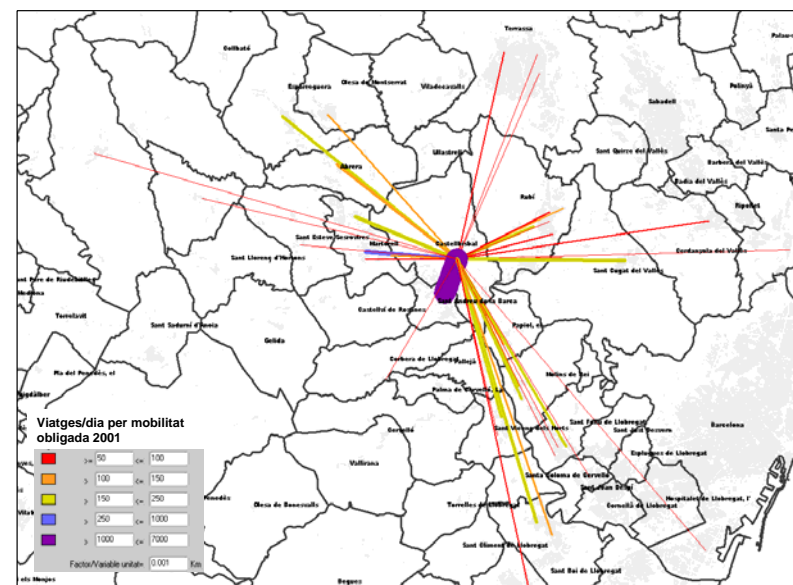


Figura 1 Mobilitat obligada per treball i estudi amb origen o destinació a Castellbisbal. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'EMO 2001.

## 2.3 L'Accessibilitat al municipi

La situació geogràfica de Castellbisbal fa del municipi un nus de comunicacions entre Barcelona i la zona Sud i Est de Catalunya, tant pel que fa a infraestructura viària, com a infraestructura ferroviària.

### 2.3.1 Transport privat

#### Xarxa bàsica

Les vies més importants, de caire supramunicipal, que travessen el terme són:

- L'autopista AP7, que transcorre paral·lela al límit de terme municipal per la zona

sud i sud-est de Castellbisbal. Aquesta via no aporta cap accés al terme, i en canvi provoca grans barreres en la comunicació interna del mateix. Es pot accedir a aquesta per mitjà de la C-1413a, pel terme municipal de Rubí.

- L'autovia A2, que transcorre pel sud del terme municipal, i amb un traçat paral·lel al de l'AP7. Aquesta via absorbeix la major part del trànsit d'accés i sortida a Castellbisbal per mitjà de tres connexions amb la trama urbana (Colònia del Carme per mitjà de la BV-1201, Nucli urbà i polígon industrial de St. Vicenç). Comunica cap al sud amb l'àrea metropolitana i Barcelona, i cap el nord amb Lleida i Saragossa. Aquestes vies segueixen la traça de la vall del Llobregat, creant una forta barrera a la relació sud-nord del terme.
- A nivell local, les comunicacions es realitzen per les diferents carreteres que accedeixen al terme, i que el relacionen amb els diferents municipis del voltant; Terrassa (C-243c), Rubí (C-1413a), Ullastrell (BV-1201 i BV-1202), Olesa de Montserrat, Abrera i Martorell (BV-1201), Sant Andreu de la Barca (NIIa).

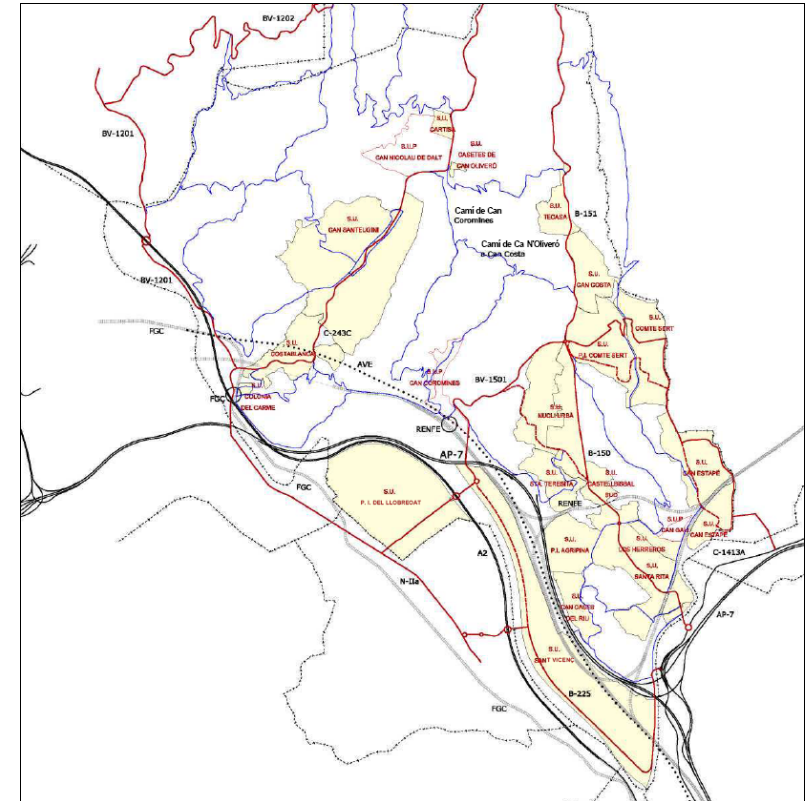


Figura 2 Distribució dels diferents nuclis en relació a la xarxa de comunicacions. Font: POUM.

### **Accés al municipi**

S'accedeix a Castellbisbal des de tres vies diferents: A2, C-1413a i de menor capacitat la C-243c des de Terrassa.

L'AP-7 no té accessos directes al municipi, per tant no aporta a aquest unes relacions directes amb l'entorn, essent una de les barreres més importants del terme, juntament amb la franja ferroviària.

L'A2 aporta tres accessos al terme municipal:

1. Nord: per mitjà de la BV-1201. Aquesta via dona accés a la carretera C-243c (carretera que comunica Martorell amb Terrassa), la qual travessa els barris residencials de Costablanca, Can Santeugini i la Colònia del Carme fins arribar a Terrassa.
2. Centre: S'accedeix directament al nucli per mitjà de la BV-1501, a la vegada que relaciona aquest amb l'estació de tren de RENFE (estació de Castellbisbal de la línia 4). Aquesta sortida comunica també amb el polígon industrial del Llobregat, situat al marge dret del riu Llobregat.
3. Sud: Accés a Sant Andreu de la Barca. Travessant el Llobregat permet l'accés al polígon industrial de St. Vicenç, i mitjançant la B-225 enllaça amb la carretera C-1413a.

La C-1413a comunica amb Castellbisbal per la zona est, per la zona fronterera amb el terme municipal de Rubí, per mitjà de tres accessos:

1. Nord: Accés al polígon industrial de Ca n'Esteper, per mitjà d'un creuament molt deficient amb la carretera.
2. Centre: Accés al nucli des de la carretera B-150, travessant els polígons de Sta. Rita i Castellbisbal Sud. (A l'alçada del barri residencial del Canyet).
3. Sud: Accés als polígons industrials de Can Cases del Riu i de St. Vicenç.

Pel nord del terme s'accedeix des de la carretera que connecta amb Terrassa, la C-243c, que quan arriba al terme es bifurca, donant accés al nucli per mitjà de la B-151, continuació de la B-150 i de la BV-1501.

Totes les relacions dintre el terme es produeixen en l'eix nord-sud, sense que hi hagi cap relació transversal, a excepció de l'A2 i els camins rurals.

Les úniques relacions transversals són formades per la xarxa de camins rurals existents, dels que cal destacar el Camí de Ca n'Oliveró a Can Costa i Camí de Can Coromines, pel nord del nucli, i el camí paral·lel a la xarxa ferroviària, que connecta l'estació de tren amb el barri residencial de Costablanca. Aquest últim actualment s'està modificant a causa de les obres realitzades per a la implantació de l'AVE.

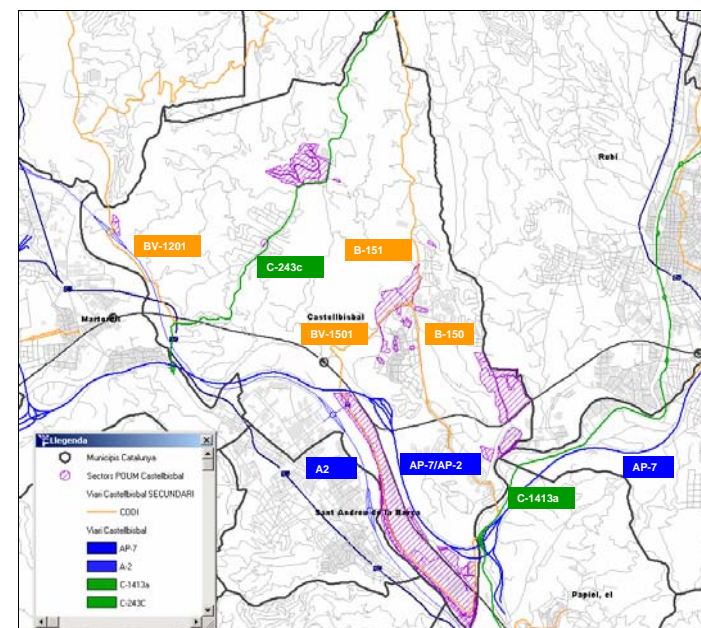


Figura 3 Xarxa viària d'accés a Castellbisbal i sectors del POUM. Font: Elaboració pròpia.

### Intensitats de trànsit

L'estudi del volum de trànsit que assumeix cada una de les vies principals del terme que inclou el POUM demostra que la C-243c és la carretera més transitada. A més, es pot



observar que la diferència entre l'IMD a l'inici de la via i al final del seu pas pels nuclis urbans té una pèrdua mínima de volum, del que es pot extreure que la funció principal d'aquesta via és la de connectar Terrassa amb l'A2. Aquest fet comporta que aquesta via sigui una barrera més que no pas un sistema de relació dels propis nuclis.

Les vies que comuniquen l'A2 amb el nucli urbà tenen un flux menor, i es pot observar que la diferència de trànsit entre les dues vies que comuniquen amb l'A2, i la B-151, que comunica amb Terrassa és bastant gran, el que fa pensar que tenen més una funció de distribuïdors i de donar accés al nucli, que no pas com a vies de comunicació amb els termes municipals del voltant, i en concret amb Terrassa.

Estudi densitat de tràfic del viari del terme municipal						
		IMD	Vehicles pesats	Total vehicles pesants	IMD mitja	Vehicles pesats mitja
C-243c	1	13.014	13,54%	1.762	13.014	1.762
	10	9.444	16,19%	1.529	10.676	1.480
	2	11.907	12,01%	1.430		
BV-1501	7	9.092	13,25%	1.205	7.757	993
	8	6.422	12,17%	782		
B-150	5	7.909	13,08%	1.034	7.660	1.054
	6	7.410	14,49%	1.074		
B-151	3	3.751	14,63%	549	4.938	635
	4	6.124	11,79%	722		
BV-1201	9	10.722	13,88%	1.488	10.722	1.488

Dades extretes de la diputació de Barcelona (dades 2003)

Font: POUM.

Pel que fa a les vies locals del nucli urbà es disposa de dades d'IMD d'algunes d'elles disponibles al Dictamen esmentat a l'apartat 1.4.5. En aquest document es recull que les majors intensitats de trànsit a l'àmbit del nucli urbà es registren a l'Avinguda de Pau Casals, amb una IMD aproximada de 4.400 veh/dia el 2003. Aquesta via té un paper de via principal i connecta les zones Nord i Sud del municipi.

Les principals vies de penetració al nucli antic són l'Avinguda Gaudí i el carrer Major. En el cas de l'Avinguda Gaudí l'IMD que va registrar fou aproximadament de 2.350 veh/dia, mentre que al Carrer major fou de 1.684 veh/dia. La intensitat del carrer Major,

però, va disminuint fins a arribar als 1.000 veh/dia al carrer del Pi i Maragall, i després es recupera a partir del carrer de l'estació amb 2.500 veh/dia.

La resta de carrers interiors al casc urbà tenen IMD inferiors als 1.000 veh/dia a excepció de dues vies: el carrer Onze de Setembre, utilitzada per molts ciutadans de la zona nord del municipi com a via d'accés a l'Av. Pau Casals (2.000 veh/dia) i al carrer de l'estació es registra una IMD de 2.300 veh/dia.

Aquestes intensitats fan referència al moment en que es redactà el Dictamen, al 2003. El mateix document, però, fa una previsió d'intensitats de trànsit a partir de les actuacions que preveia a curt-mig termini en relació al sentit de circulació de carrers i a la pacificació de carrers. A grans trets aquestes actuacions preveuen pacificar el carrer Major perquè aquest passi a ser una via de passar a una via d'estar, i derivant el trànsit cap a vies com l'Av. Pau Casals.

La previsió preveu que la IMD de l'Av. Pau Casals augmenti en 689 veh/dia la seva intensitat, el carrer major en perdi 1.584 veh/dia, el carrer Barcelona en guanyi 707 veh/dia i la B-150 en guanyi 1.045 veh/dia.

A l'apartat següent hi inclòs un mapa del casc urbà de Castellbisbal amb la nomenclatura dels carrers (Figura 3, Font: Ajuntament de Castellbisbal).

2.3.2 Transport públic

Autobús urbà

Xarxa de transport públic urbà: Castellbisbal disposa de dues línies d'autobusos interurbans (L1 - Bus de l'estació, i L2 - Bus urbà).

- L1. Bus de l'estació: Aquesta línia comunica el nucli urbà (nucli antic i eixample) amb l'estació de RENFE (Castellbisbal). La freqüència de pas

coincideix amb els horaris de la línia de rodalies L4 de RENFE, que actualment és d'uns 30 minuts.

El servei es realitza amb un autobús gran (10,5 m).

L'Ajuntament de Castellbisbal s'està plantejant allargar el recorregut de la línia. El problema que genera aquest allargament és que redueix la freqüència de pas de l'autobús, de manera que la solució és incorporar un altre autobús en el circuit.

És la línia d'autobús amb més demanda del municipi, principalment degut a la connexió amb l'estació de tren.

- L2. Bus urbà: Aquesta línia disposa de diferents recorreguts, depenent de l'horari. Es subdivideix en tres línies que relacionen els diferents barris de Castellbisbal amb el nucli urbà, i amb les estacions de RENFE i FGC.
  - Can Costa - Comte Sert: Relaciona aquests dos barris amb el nucli urbà.
  - Can Santeugini - Costablanca: Relaciona aquests barris, juntament amb els barris de Casetes de Can Oliveró i Colònia del Carme amb les estacions de FGC i de RENFE i amb el nucli urbà.
  - Santa Teresita: Comunica Sta. Teresita amb el nucli urbà.

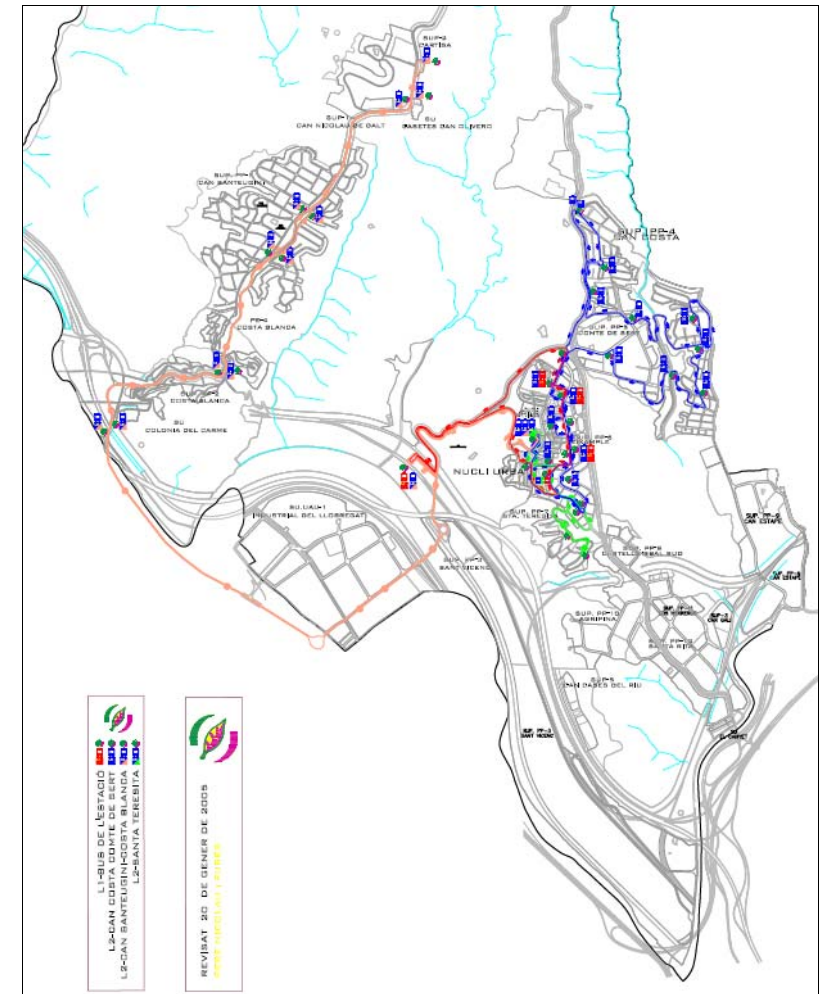


Figura 4 Línies d'autobús urbà. Font: Ajuntament de Castellbisbal).



Figura 3 Ubicació de les parades d'autobús al nucli urbà de Castellbisbal

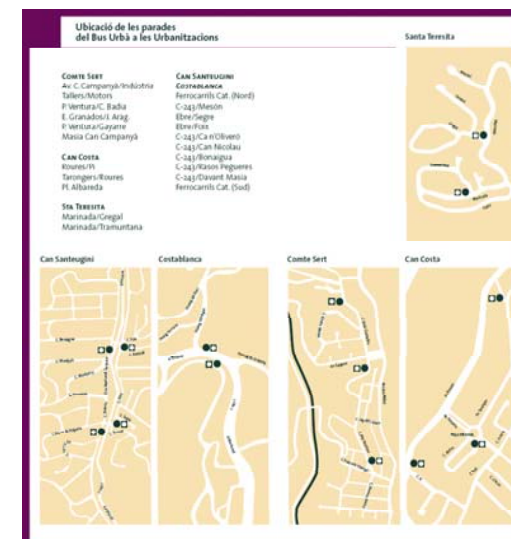


Figura 4 Ubicació de les parades d'autobús a les urbanitzacions de Castellbisbal.

La distància entre parades en el nucli urbà és entre 200 m i 300 m, aproximadament.

Segons dades de l'Ajuntament, la demanda mitjana diària del transport urbà el 2006 fou de 704 viatgers/dia. La línia que té major demanda és la línia L1, amb 173.109 viatgers/any el 2006 (aproximadament 618 viatgers/dia), mentre que la línia L2 transporta 23.420 viatgers/any (aproximadament 84 viatgers/dia).

#### Autobusos interurbans

- **Castellbisbal – Rubí: Línia d'autobús polígons.** Es va crear per tal de relacionar Castellbisbal amb el CAP Borja i la Mútua de Rubí. Aquest bus té cinc parades a Castellbisbal, quatre al nucli urbà i una a l'alçada del barri del Canyet, amb una freqüència de 5 sortides al dia.

Actualment té parada a l'estació dels ferrocarrils catalans de Rubí, la qual cosa permet agafar-hi el ferrocarril o connectar amb l'autobús de la línia "Terrassa-Rubí-Sant Cugat". Aquesta línia forma part del sistema tarifari integrat.

- *Castellbisbal – Barcelona: L67 Autos Castellbisbal.* És la línia de bus més antiga de Castellbisbal, i s'encarrega de comunicar el municipi amb Barcelona, el Papiol i Molins de Rei. Té cinc parades, coincidents amb les del bus sanitari, i la freqüència és de tretze sortides al dia, de les quals tres es queden a Molins de Rei, i una a St. Just. La freqüència de sortida es redueix els dissabtes.
- *Barcelona – Esparreguera (bus nocturn): N51* Aquesta línia nocturna comunica Castellbisbal amb Barcelona en horari nocturn, amb una freqüència de 4 autobusos per nit (amb inici i fi de parada al carrer de l'Estació, 4). La durada del trajecte Barcelona-castellbisbal és de 40 minuts i el trajecte invers és d'1h 15minuts (l'autobús passa per Esparreguera). Aquesta línia forma part del sistema tarifari integrat.

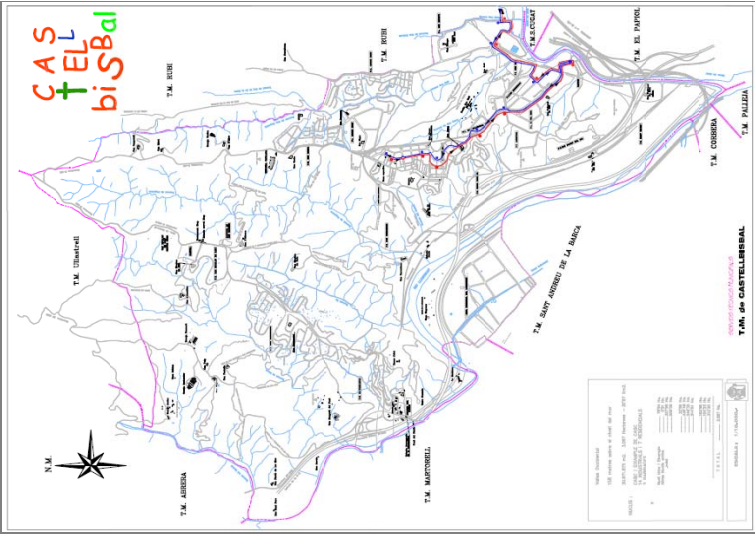


Figura 5 Recorregut del Bus entre polígons (Castellbisbal-Rubí)

La demanda de l'autobús interurbà és la següent (de gener a desembre de 2007, font: Autoscstellbisbal):

- Línia Castellbisbal-Rubí: 54.691 viatgers
- Línia Castellbisbal-Barcelona: 91.467 viatgers

#### Transport interurbà ferroviari

A nivell ferroviari les diferents xarxes segueixen paral·leles a la xarxa bàsica de comunicació viària.

- *L4 i L7 de rodalies RENFE:* L'estació de Castellbisbal es situa al costat del polígon industrial de St. Vicenç. La seva situació està molt deslligada de la trama urbana residencial de Castellbisbal. Aquesta realitat s'ha aconseguit pal·liar amb la creació al 1999 del bus de l'estació, que comunica els barris residencials amb l'estació, amb la mateixa freqüència que els horaris de pas dels trens.

Les línies L4 i L7 permeten comunicar Castellbisbal amb Martorell, amb Barcelona i amb Rubí i Cerdanyola. L'oferta en hora punta és 2 trens/hora punta/sentit a la línia L4 i 2,5 trens/hora punta/sentit a la línia L7.

- S8 línia de Ferrocarrils catalans (Martorell – Barcelona): L'estació d'FGC dins el terme municipal de Castellbisbal és FGC-Martorell Vila i està situada al costat de la Colònia del Carme, molt apartada del nucli urbà, on es concentra el gruix d'habitants de Castellbisbal. És per aquesta raó que pren una funció secundària en els transports intermunicipals de Castellbisbal. És atractiva principalment per les urbanitzacions situades al nord-oest del terme municipal, sobretot per les més properes a l'estació, com són Costablanca (hi poden accedir a peu) i Can Santeugeni.

A més la comunicació per mitjà del bus de l'estació no és tant directa com amb l'estació de RENFE. L'oferta és de 4,5 trens/hora punta/sentit.

La demanda mitjana diària de l'estació d'FGC segons dades del propi operador el 2003 fou de 128 usuaris/dia que hi pugen i baixen. Segons dades de l'ATM (Transmet xifres), la demanda global a la línia d'FGC Llobregat-Anoia ha augmentat un 3,4% entre 2003 i 2006, per tant considerem com a demanda el 2006 de l'estació d'Olesa de 132 usuaris/dia. Per la seva banda, l'estació de RENFE té una demanda de 676 usuaris/dia de la línia L4 (es desconeix la demanda de la línia L7).

#### **2.3.3 Itineraris de vianants**

Es disposa d'informació de l'oferta viària reservada per vianants del Dictamen, on s'indica que l'oferta viària reservada exclusivament per vianants és molt reduïda, limitant-se a la Plaça de l'Església i alguns carrers a l'est del carrer del Pi i Maragall, destinats només al trànsit de veïns.

Un tram del carrer Major era de paviment únic al 2003, però l'elevada intensitat de vehicles feia poc compatible aquest amb el trànsit de vianants.

Pel que fa a la demanda d'itineraris de vianants el mateix document esmenta que els principals centres d'atracció de viatges del municipi són els següents:

- Centres administratius o d'interès públic, entre els que destaquen l'Ajuntament, la Biblioteca i el CAP.
- Centres d'ensenyament del nucli urbà.
- L'eix terciari de la ciutat, format per una part del carrer Major que continua pel carrer Pi i Maragall fins a la cruïlla amb el carrer sant Mateu.
- Zones de lleure, ja siguin les esportives com els espais verds o places.

La connexió d'aquests centres configura la xarxa de vianants de Castellbisbal. Els carrers que la formen són:

- Carrer Major, des de la zona esportiva fins a Pi i Maragall
- Pi i Maragall des del c. Major fins a Josep Maria de Sagarra
- Carrer Ponent
- Carrers Arquitecte Gaudí, entre el carrer Major i Francesc Macià
- Carrer Onze de Setembre fins a l'Av. Pau Casals
- Plaça Lluís Companys
- Av. Pompeu Fabra
- Carrer Esperanto, en el seu tram al costat del CAP i la plaça Folch i Torres
- Plaça Folch i Torres
- Plaça de l'Església
- Carrer Sant Joan
- Carrer Ametllers
- Carrer Padró
- Carrer Roser
- Carrer Olivar
- Carrer Josep Maria de Segarra
- Carrer Mossèn Cinto Verdaguier
- Av. Pau Casals en els seus trams davant dels centres d'ensenyament

La proposta del Dictamen a curt-mig termini quan a la xarxa de vianants és que tots aquests carrers haurien de disposar d'una vorera útil mínima de 2 metres per garantir la circulació segura de totes les persones (incloses les PMR).

Les propostes es sintetitzen en:

- Continuar el carrer de Pi i Maragall com a carrer de plataforma única fins el carrer de Sant Mateu, així com els carrers colindants a la zona més elevada del carrer davant el Museu de la Pagesia

- Allargar la plataforma única del carrer major fins al carrer Rabella, així com els carrers Rabella, Sant Miquel, Barcelona i el tram final del carrer del Sol.
- Integració de l'Avinguda de l'Arquitecte Gaudí a la zona de vianants en el tram comprès entre el carrer de Pompeu Fabra i el carrer Major.
- Ampliar les voreres al carrer Major, entre els carrers Raval i Onze de Setembre i el carrer Pi i Maragall, entre el carrer de l'Estació i el carrer Sant Mateu.

### 2.3.4 Itineraris de bicicletes

Castellbisbal no disposa de carril bici degut a l'accentuada clinometria del terreny.

### 2.3.5 Pàrkings públics i solars

#### Zona Blava

A Castellbisbal hi ha 8 zones d'aparcament en zona blava, amb un total de 129 places d'aparcament de rotació.

Total exercici del 26/5/2006 a 22/12/2006					
Ubicació	% ocupació mitjana	places	Rotació vehicles pl./dia	Mitjana serveis per dia	Estada mínima (min)
Av. Arquitecte Gaudí - 1	70,4%	10	6,9	69	46
Av. Arquitecte Gaudí - 2	38,1%	18	4,0	72	44
C/ Mossèn Cinto Verdaguier - 1	17,4%	10	1,6	16	46
C/ Mossèn Cinto Verdaguier - 2	22,1%	9	3,2	29	40
C/ Sant Mateu	49,4%	14	4,3	60	50
c/ Sant Lluc	9,9%	26	0,8	20	56
Pl. Lluís Companys	22,6%	30	2,1	62	49
C/ de l'Onze de setembre	33,2%	12	2,5	30	55
<b>TOTALS</b>	<b>30,0%</b>	<b>129</b>	<b>1,9</b>	<b>312</b>	<b>47</b>



Font: Ajuntament de Castellbisbal

### Zones no regulades

Al nucli urbà hi ha dues zones d'aparcament gratuït:

- Illa Ajuntament: Àrea no consolidada del nucli urbà que actualment s'utilitza com a aparcament
- Zona del centre cultural

A aquestes dues zones s'hi poden aparcar aproximadament 200 cotxes.

Actualment a Castellbisbal no hi ha problema d'aparcament degut a aquests dos solars, però en el moment que es posin en marxa els projectes que hi ha previstos per aquestes zones, hi haurà un dèficit d'aparcament important al municipi.

L'estació de RENFE té un aparcament amb capacitat per 60 cotxes aproximadament, però actualment és insuficient.

L'estació d'FGC no té aparcament.

### ***2.3.6 Compartir pàrquing***

La borsa de persones per a compartir plaça de pàrquing neix amb l'objectiu d'aconseguir una mobilitat sostenible i segura al nostre municipi.

Aparcar a les ciutats ha passat a ser un problema greu que genera, a banda de l'estrès de no trobar on deixar el cotxe, greus problemes d'embussos a la via pública.

L'objectiu d'aquesta campanya impulsada per l'ajuntament és el de possibilitar que les persones que tenen una plaça de pàrquing i que durant el dia (la nit, o part del dia o de la

nit) la deixen lliure per anar a treballar o a estudiar fora de la ciutat, la puguin intercanviar amb algú que vingui a treballar o a estudiar a la ciutat.

El funcionament es du a terme des de la pàgina web de l'ajuntament on es poden inserir anuncis tant d'oferta com de demanda de places per les diferents franges horàries.

### ***2.3.7 Compartir cotxe***

El projecte compartir cotxe neix de la voluntat de l'Ajuntament de la ciutat de fomentar entre la població un ús més racional del cotxe. El servei consisteix a facilitar la trobada de persones que estan interessades a compartir el vehicle privat a l'hora de fer un viatge.

Els objectius són els següents:

- Facilitar als ciutadans i a les ciutadanes de Castellbisbal una altra alternativa en els seus desplaçaments tenint en compte mesures de sostenibilitat en la mobilitat.
- Disminuir la contaminació i el consum energètic produït pels vehicles privats.
- Millorar la utilització de l'espai públic.

El projecte pretén cobrir les següents necessitats:

- Per anar a treballar
- Per anar a la universitat
- Per anar de viatge

Com en el cas de compartir pàrking, el servei de compartir cotxe s'activa online des de la pàgina web de l'Ajuntament. A través del correu electrònic l'usuari es posa en contacte amb ells amb la demanda corresponent. A partir de les preferències de l'usuari aquest es posa en contacte amb la persona que s'hi adiu més també adscrita al servei mitjançant un missatge electrònic.



### 3 Descripció del projecte

#### 3.1 Proposta d'ordenació

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Castellbisbal, que constitueix la revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de 1992, fonamenta la proposta d'ordenació en les següents consideracions i criteris:

- El POUM respecta substancialment, pel que fa a estructura territorial i a règim de sòl, l'ordenació actualment vigent. Tot i no tractar-se d'un text refós, ja que el POUM incorpora propostes noves, tampoc es tracta d'un model diferent, encara que sí ha calgut incorporar les noves infraestructures construïdes i/o projectades en aquests 13 anys.
- El territori municipal és solcat per totes les infraestructures viàries i ferroviàries que connecten l'àrea metropolitana de Barcelona cap el sud (AP7, A2, tren, AVE, etc.), aprofitant la vall del Llobregat, així com també per totes les línies elèctriques aèries de subministrament a Barcelona i al Vallès. A partir de l'any 2000 és quan els projectes d'infraestructures supramunicipals (viaris i ferroviaris), travessen les parts més conservades del municipi, afectant espais d'interès mediambiental.

El POUM es posiciona enfront d'alguns d'aquests projectes, en el sentit de protegir i salvaguardar les parts de territori afectades, així com de posar en qüestió la seva necessitat. De totes maneres, en redactar-se el POUM la resolució definitiva d'alguns d'aquests projectes estava pendent.

- El creixement que el municipi ha experimentat durant els anys de vigència del PGOU'92 ha estat excessivament accelerat i sense control públic de l'oferta d'habitatge, produint la urbanització i construcció de l'Eixample, l'encariment dels preus de l'habitatge i la manca d'habitatge assequible per a la població de

Castellbisbal. Tant ha estat així que un dels objectius bàsics del POUM ha estat procurar un creixement residencial controlat públicament i sostenible, que es centra fonamentalment en les Àrees de Reforma Interior previstes al nucli urbà. En aquestes, així com als sectors de sòl urbanitzable no delimitat, el POUM planteja diversificar i pautar temporalment l'oferta d'habitatge.

- En relació a aquest creixement i a les necessitats actuals, el POUM proposa les reserves de terrenys per a ubicar els equipaments i espais lliures que complementin els existents. Especialment, es posa l'èmfasi en el nou cementiri, l'equipament sanitari-assistencial i l'equipament docent.
- El territori no urbà -ni residencial, ni industrial- de Castellbisbal presenta unes característiques mereixedores de protecció, tant pels elements que s'inclouen al Catàleg com també pel seu valor mediambiental. Per això, el POUM el regula d'una forma més estricta que el PGOU'92, tant pel que fa a les possibles construccions com pel deures de conservació.
- L'estructura viària que el POUM proposa, a nivell municipal, té molt present la protecció del territori, evitant crear vies que suposin un impacte negatiu, però també la necessitat de connectar millor les diferents àrees urbanes i la millora de l'accessibilitat en transport col·lectiu.

D'acord amb el tipus de sòl definits per la legislació urbanística vigent, i atenent a les característiques pròpies i a la voluntat de preservació i/o transformació, aquest el POUM classifica el sòl del municipi de Castellbisbal segons els següents règims:

##### **3.1.1 Ordenació del sòl urbà**

Dins del sòl urbà, el Pla distingeix dues categories: el sòl urbà consolidat (SUC) i el sòl urbà no consolidat (SUNC).

Es considera com a sòl urbà no consolidat (SUNC) aquelles àrees que s'han de sotmetre a actuacions de transformació urbanística, així com aquelles que resten pendents de processos d'urbanització importants. És en algunes d'aquestes àrees subjectes a transformar on el Pla fa una aposta important per a donar resposta a les necessitats poblacionals en forma d'habitatge, i des de la racionalitat de l'ús del territori. Es proposen diversos àmbits que s'anomenen Àrees de Reforma Interior (Polígons d'actuació urbanística o sectors de millora urbana), que per llurs característiques actuals així com per la seva situació estratègica poden acollir part del creixement residencial, i alhora ser elements dinamitzadors del nucli.

El sòl urbà no consolidat està inclòs en polígons d'actuació urbanística (PAU) o sectors de millora urbana (a excepció del PAU 17, polígon en sòl urbà consolidat).

I com a sòl urbà consolidat (SUC) es considerat la resta de sòl urbà, és a dir, aquell que no és sòl urbà no consolidat.

El conjunt de sòl classificat pel POUM com a sòl urbà té una extensió superficial equivalent al 30% del municipi aproximadament. Aquest sòl urbà es reparteix en un 40% destinat a àrees residencials, mentre que el 60% restant és destinat a àrees industrials.

Les àrees residencials es poden agrupar (segons la seva ubicació al terme, la seva història i les característiques físiques) en :

- el nucli urbà: Comprèn el nucli antic i l'eixample, configurant l'àrea de centralitat del municipi.
- els nuclis històrics: Són aquells assentaments històrics que no tenen la centralitat del nucli, però que conserven les característiques típiques de centre històric. Són els barris del Canyet i de les Casetes de Ca n'Oliveró.
- les urbanitzacions o barris: Es tracta de tota la resta de barris, com Can Costa, Comte Sert (residencial), Santa Teresita, Can Santeugini, Costablanca i la Colònia del Carme.

Les àrees industrials, que tenen un pes molt important dins l'economia de Castellbisbal ocupen el aproximadament 18% del sòl del municipi. Com ja s'ha descrit, ocupen una ampla franja que segueix el riu Llobregat i la riera de Rubí, a la zona Sud, i es reparteixen en 9 polígons i 2 indústries aïllades, amb una consolidació edificatòria de més del 80%.

Les 219 activitats que s'hi desenvolupen, afegides a les 38 possibles a instal·lar (+25%), es consideren més que suficients per a que Castellbisbal segueixi apostant per la indústria sense caure en un excés que produeixi desequilibris socio-ambientals. Per tant, el POUM proposa mantenir els sectors industrials existents, no preveient el seu creixement, a excepció del ja previst pel PGO vigent a Can Galí.

La regulació de les àrees industrials reflecteix les característiques tipològiques de les diferents indústries consolidades, potenciant que les tipologies més petites i urbanes s'aproximin al nucli, mentre que les tipologies més grans es situïn a una certa distància de les àrees residencials.

El POUM defineix diversos polígons d'actuació urbanística i sectors de millora urbana (PAU i SMU) per tal de:

- transformar les preexistències i donar resposta a la necessitat d'habitatges amb algun tipus de protecció pública (àrees de reforma interior ARI).
- corregir i millorar les condicions de la ciutat a construir (obertura de carrers, noves alineacions...).

Els PAU i SMU que proporcionen l'habitatge de protecció pública necessari per Castellbisbal els anomenem Àrees de Reforma Interior, i queden definides:

#### **ARI-PAU 01 "Illa de l'Ajuntament":**

Es proposa transformar aquest espai central no edificat, per tal d'ubicar habitatges de protecció pública i dotar al centre d'un aparcament soterrat. Es proposen dues edificacions plurifamiliars aïllades, amb forma de bloc, alineades a l'avinguda Pau Casals i al carrer Francesc Macià, amb una crugia de 14 m. i una alçada de PB+2PP. Els 53 habitatges resultants es distribuïran en habitatges protegits de preu concertat (25) i habitatges públics en règim de lloguer (28). A la zona central del terreny es construirà una plaça, que donarà accés a l'aparcament soterrat. amb capacitat per a 180 places, i connectarà amb l'ampliació de l'Ajuntament.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
ARI-PAU 01	3.646,78	1,23	53	4.497

Taula 4 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-PAU 01.

Sector	Superfície Total (m²)	Espais lliures i de protecció (m²)	Vialitat (m²)	Aprofitament privat (m²)
ARI-PAU 01	3.646,78	1.564	583,78	1.499

Taula 5 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-PAU 01.

#### ARI-SMU 02 "Bodegues":

Es defineix un polígon d'actuació per tal de traslladar l'activitat industrial existent i acabar de definir la trama urbana. Es proposa la continuació del carrer Doctor Llarç fins a l'avinguda Sant Vicenç dotant el PAU d'un viari cívic que permeti la relació també amb Can Margarit.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
ARI-SMU 02	11.135	1,38	159	13.875

Taula 6 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SAMU 02.

Sector	Superfície Total (m²)	Vialitat (m²)	Equipament (m²)
ARI-SMU 02	11.135	2.368	671

Taula 7 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 02.

#### ARI-SMU 03 "Fàbrica de marbre":

Es proposa transformar aquest espai limítrof del nucli per tal de crear una nova àrea de centralitat urbana. Es traslladarà la indústria existent i s'acondicionarà l'accés al parc, així com s'urbanitzarà un nou vial d'accés al nucli des de la rotonda de la deixalleria.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
ARI-SMU 03	18.000	0,8	146	12.860

Taula 8 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 03.

Sector	Superfície Total (m²)	Viari (m²)	Espais lliures (m²)
ARI-SMU 03	18.000	5.754	9.066

Taula 9 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 03.

#### ARI-SMU 04 "Carrer Estació":

El Pla proposa consolidar aquesta àrea propera a l'ARI 03. amb la disposició de quatre blocs plurifamiliars aïllats seguint la topografia dels terrenys. La propietat haurà d'arranjar la zona verda pública existent i realitzar un aparcament soterrat.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
ARI-SMU 04	5.635	0,82	47	4.620

Taula 10 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 04.

Sector	Superfície Total (m²)	Espais lliures (m²)
ARI-SMU 04	5.635	22

Taula 11 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 04.

#### ARI-SMU 05 "Cementiri":

Es proposa ofertar habitatges de protecció pública en uns terrenys no edificats i de propietat municipal. Aquests es disposaran en dos blocs lineals, alineats al carrer Doctor Llarç i al nou passeig, creant una gran plaça interior, oberta als equipaments colindants.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
ARI-SMU 05	5.960	1.019	64	5.062

Taula 12 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 05.

Sector	Superfície Total (m²)	Espais lliures (m²)
ARI-SMU 05	5.960	3.935

Taula 13 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector ARI-SMU 05.

La resta de PAU són els següents:

### PAU 01 “Cinemàtica”:

L'objectiu d'aquest polígon és el d'urbanitzar el tram del carrer Cinemàtica que resta pendent des del desenvolupament del PP imputable al promotor i propietari de les parcel·les incloses.

Sector	Superfície Total (m²)	Indústria aïllada (m²)
PAU 01	8.516	8.516

Taula 14 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 01.

### PAU 02 “Balcó de l'ermita”:

L'objectiu és el de transformar la façana oest del nucli urbà i urbanització del carrer.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Sostre total (m²st)
PAU 02	6.242	1.443	9.009

Taula 15 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 02.

Sector	Superfície Total (m²)	Viari (m²)	Zona edificable (m²)
PAU 02	5.960	2.112	4.130

Taula 16 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 02.

### PAU 03 “Forja”:

Obtenir terrenys destinats a vialitat (carrer Forja, que actualment dóna accés a les finques privades i encara resta amb titularitat privada).

Sector	Superfície Total (m²)	Viari (m²)	Industrial entre mitgeres (m²)
PAU 03	13.806	2.749	11.057

Taula 17 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 03.

### PAU 04 “Can Margarit”:

L'objectiu és el de regularitzar la zona edificable privada respecte a l'equipament.

Sector	Superfície Total (m²)	Sostre total (m²st)
PAU 04	1.187	1.942

Taula 18 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 04.

Sector	Superfície Total (m²)	Equipament (m²)	Zona edificable (m²)
PAU 09	1.187	352,72	834,28

Taula 19 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 09.

### PAU 05 “Can Pedrerol de Baix”:

Aquest PAU es delimita per a la cessió i urbanització del viari inclòs, que dóna accés a les parcel·les incloses al mateix.

Sector	Superfície Total (m²)	Viari (m²)	Zona edificable (m²)
PAU 05	39.459	2.899	36.560

Taula 20 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 05.

**PAU 06 “Can Costa”:**

L’objectiu d’aquest PAU és el de la parcel·lació del sòl privat per a la construcció d’unihabitatges aïllats, amb cessió i urbanització del vial inclòs.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d’habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
PAU 06	6.664	0,4	11	2.682,6

Taula 21 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 06.

Sector	Superfície Total (m²)	Viari (m²)	Zona edificable (m²)
PAU 06	6.664	2.194	4.470

Taula 22 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 06.

**PAU 07 “Ca n’Oliveró”:**

L’objectiu d’aquest PAU és l’ampliació i consolidació del nucli rural de les casetes de ca n’Oliveró, així com l’obtenció d’un espai lliure destinat a ser el punt de reunió del nucli.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d’habitatges	Sostre per habitatges (m²st)
PAU 07	8.324,97	0,492	24	4.099

Taula 23 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 07.

Sector	Superfície Total (m²)	Viari (m²)	Espais lliures (m²)	Viari (m²)	Zona edificable residencial (m²)
PAU 07	8.324,97	1.546	3.190,7	471,27	3.039

Taula 24 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 07.

**PAU 08 “Ca Santeugeni”:**

L’objectiu d’aquest PAU és la reubicació d’uns terrenys destinats a equipaments, i la preservació de la masia de Can Santeugeni.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Sostre total (m²st)
PAU 08	12.084	0,154	1.855

Taula 25 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 08.

Sector	Superfície Total (m²)	Equipaments (m²)	Zona edificable dotacions i serveis (m²)	Zona edificable verd privat (m²)
PAU 08	12.084	6.896	3.709	1.479

Taula 26 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 08.

**PAU 09 “Ca n’Esteper”:**

L’objectiu d’aquest PAU és el desenvolupament de l’ordenació urbanística vigent, així com la finalització de les obres d’urbanització i l’obtenció dels terrenys qualificats de sistemes.

Sector	Superfície Total (m²)	Equipaments (m²)	Viari (m²)	Espais lliures (m²)	Zona edificable indústria aïllada (m²)
PAU 09	637.525	45.454	62.335	105.569	421.463

Taula 27 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 09.

**PAU 10 “Farigola”:**

L’objectiu d’aquest PAU és adaptar l’estructura de la propietat existent a la proposta d’ordenació.

Sector	Superfície Total (m²)	Parc territorial (m²)	Zona edificable indústria aïllada (m²)
PAU 10	17.998	3.687	14.311

Taula 28 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 10.

### PAU 11 “Polígon de Sant Vicenç”:

Aquest polígon es troba en sòl urbà consolidat i té com a objectiu delimitar-lo per tal de completar les obres d'urbanització i repartiment equitatiu de les càrregues.

Sector	Superfície Total (m <sup>2</sup> )
PAU 11	1.510.509

Taula 29 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector PAU 11.

#### 3.1.2 Ordenació del sòl urbanitzable

##### Sòl urbanitzable delimitat

El POUM delimita dos sectors de sòl urbanitzable delimitat, que son els següents:

- SURd 01 Sector Can Galí: industrial
- SURd 02 Sector de Can Nicolau de Dalt: usos residencial i terciari.

Les seves característiques i condicions s'indiquen a continuació:

##### **SURd 01”Can Galí”:**

Aquest sector té com a objectiu el desenvolupament del sector previst al PGOU 92, tot i respectant el sistema hidràulic i adaptat a la nova cartografia.

Sector	Superfície Total (m <sup>2</sup> )	Edificabilitat (m <sup>2</sup> st/ m <sup>2</sup> s)	Sostre total (m <sup>2</sup> st)
SURd 01	49.813	0,486	24.226

Taula 30 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector SURd 01.

Sector	Superfície Total (m <sup>2</sup> )	Zona edificable indústria aïllada (m <sup>2</sup> )
SURd 01	49.813	30.283

Taula 31 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector SURd 01.

### SURd 02 “Can Nicolau de Dalt”:

L'objectiu d'aquest PAU és la urbanització del barri de can Nicolau de Dalt, i obtenció dels terrenys destinats per a equipaments i espais lliures.

Sector	Superfície Total (m <sup>2</sup> )	Edificabilitat (m <sup>2</sup> st/ m <sup>2</sup> s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m <sup>2</sup> st)
SURd02	387.730	0,0774	120	30.000

Taula 32 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector SURd02.

Sector	Superfície Total (m <sup>2</sup> )	Viari (m <sup>2</sup> )	Espais lliures (m <sup>2</sup> )	Equipaments (m <sup>2</sup> )	Zona edificable residencial (m <sup>2</sup> )	Verd privat (m <sup>2</sup> )
SURd02	387.730	27.605	6.300	22.408	232.810	98.607

Taula 33 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector SURd02.

##### Sòl urbanitzable no delimitat

El POUM delimita tres sectors de sòl urbanitzable no delimitat, que son els següents:

- SURnd 01 Sector Guineua nord: Residencial d'habitatge
- SURnd 02 Sector Guineua sud: Residencial d'habitatge
- SURnd 03 Sector de Flavià de les Illes: usos hotelers i d'estació de serveis.

Les seves característiques i condicions s'indiquen a continuació:

##### **SURnd 01”Sector Guineua nord”:**

Aquest sector té com a objectiu el creixement del nucli cap al nord, amb ús d'habitatge, indústria urbana i terciari, així com la transformació de l'antiga carretera en passeig a continuació del carrer Major, i que ha de fer possible la connexió de Can Costa amb el nucli urbà.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)	Sostre total (sense equipaments públics) (m²st)
SURnd01	122.549	0,535	429	42,616,11	65.563,25

Taula 34 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector **SURnd01**.

### **SURnd 02”Sector Guineua nord”:**

Per la seva banda, el sector SURnd02 té com a objectiu el creixement del nucli cap al nord-oest, amb zona residencial i indústria urbana i terciari, així com la nova zona esportiva i equipament sanitari-assistencial i la reserva pel nou cementiri. En relació amb la mobilitat i com el sector anterior preveu la transformació de l’antiga carretera en nou passeig.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Nombre d'habitatges	Sostre per habitatges (m²st)	Sostre total (sense equipaments públics) (m²st)
SURnd02	148.606	0,2944	212	22.896,00	43.762,95

Taula 35 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector **SURnd02**.

### **SURdn 03 “Can Flavià de les Illes”**

Aquest sector té com a objectiu implantar una estació de servei i un hotel fronterer amb Martorell, aconseguint la rehabilitació de la masia de Can Flavià de les Illes i la cessió de 35 Ha. de sòl no urbanitzable.

Sector	Superfície Total (m²)	Edificabilitat (m²st/ m²s)	Sostre total (m²st)
SURnd 03	24.743	0,3049	7.850

Taula 36 Dades del nou POUM de Castellbisbal. Sector **SURnd 03**.

Sector	Superfície Total (m²)	Equipaments i Espais lliures (m²)	Zona edificable (m²)
SURnd 03	24.743	7.489,5	18.303,5

Taula 37 Dades del del nou POUM de Castellbisbal. Sector **SURnd 03**.

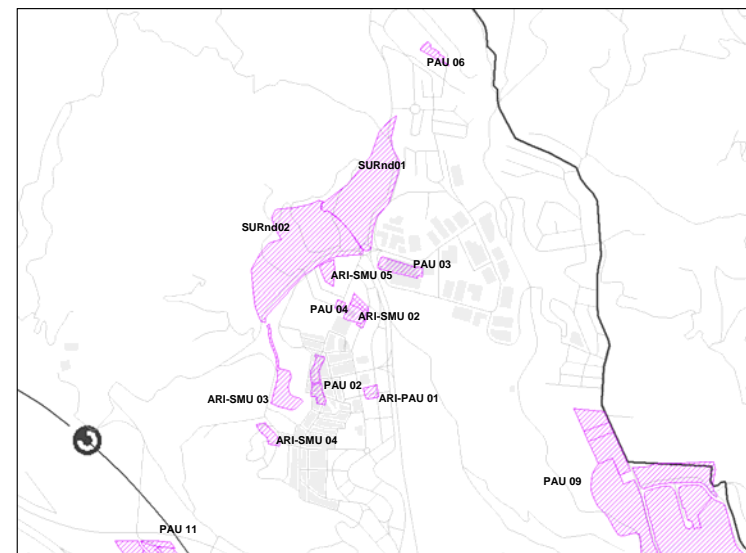


Figura 5 Sectors i polígons en sòl urbà i urbanitzable. Nucli urbà i proximitat. Font: Elaboració pròpia.

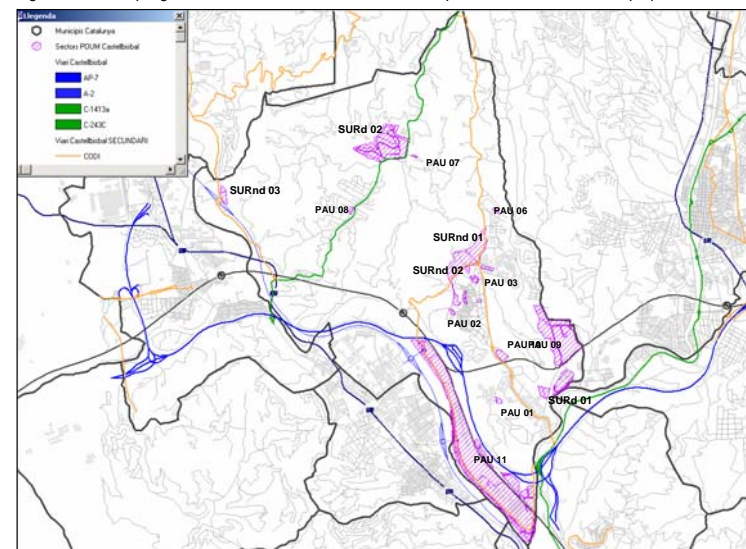


Figura 6 Sectors i polígons en sòl urbà i urbanitzable. Font: Elaboració pròpia.



### 3.2 La proposta del nou POUM en relació amb la mobilitat

El POUM fa la següent proposta en relació a l'estructura viària i a les comunicacions:

#### 3.2.1 Àmbit supramunicipal

De l'anàlisi de l'estructura viària i de comunicacions de Castellbisbal el POUM conclou que Castellbisbal està dotat de molt bones comunicacions de caire supramunicipal, com són l'autopista AP7, l'autovia A2, les xarxes de ferrocarrils (RENFE mercaderies, RENFE passatgers i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), i a les que hem d'afegir l'AVE que està en construcció.

Per a aquestes grans infraestructures que el municipi de Castellbisbal pateix per la cicatriu que ocasionen al territori, però de les que també se'n beneficia, el POUM proposa no realitzar cap alteració sobre el seu traçat, donat el seu caràcter supramunicipal i la complexitat, dificultat i, en molts casos, impossibilitat física. Però sí que es proposa millorar el seu entorn i les seves zones de protecció. Així es concreten i redimensionen els espais adjacents a les xarxes, segons allò establert per la legislació sectorial vigent, reservant els terrenys per la seva ampliació i delimitant les àrees de protecció i d'influència, però fent-los compatibles amb els usos agrícoles existents.

#### 3.2.2 Àmbit municipal

##### Sistema viari

A nivell intern del municipi, el POUM constata la manca de connexió entre els diferents nuclis o barris, sobretot amb aquells que queden separats del nucli de Castellbisbal degut l'orografia del terme, molt accidentada en sentit nord-sud, dificultant molt la relació en sentit transversal (est-oest).

El POUM proposa millorar la relació entre nuclis i barris, a partir de la potenciació de vies de comunicació amb un caràcter rural i sostenible, aprofitant camins ja existents, o recuperant d'altres que havien quedat oblidats i/o desdibuixats.

L'estructura viària queda configurada per una xarxa viària supramunicipal situada al sud i a l'est del municipi (AP-7, A2 i C-1413), una xarxa bàsica d'accés als nuclis i barris, seguint eixos sud-nord (C-243c, BV-1501 i B-150) i una xarxa de relació transversal entre els diferents nuclis, que és on es concentren bàsicament les propostes viàries del POUM.

S'agrupen les propostes en tres grups:

- Transformació de camins en una xarxa que permeti la circulació de trànsit rodat, mantenint el caràcter rural dels mateixos i que millori la connexió transversal del terme municipal:
- Accessibilitat al barri de Costablanca: Vial que comunica Costablanca, i per extensió tots els altres barris del voltant (Can Santeugini, Casetes de Ca n'Oliveró, Can Nicolau de Dalt i Colònia del Carme) amb l'estació de RENFE i la BV-1501.
- Accessibilitat al barri de Sta. Teresita: Vial que comunica Sta. Teresita amb la BV-1501, passant per darrera de l'estació de serveis de l'autopista.
- Variant de la BV-1501 al seu pas pel nucli urbà, permetent la transformació del traçat actual en passeig. La conversió de la carretera a passeig permet una millora considerable en la relació que s'estableix entre el nucli urbà i el barri de Can Costa.
- Consideració com a vies verdes d'aquells camins que permeten una millor comunicació entre les diferents àrees urbanes, amb el seu voltant i amb els diferents paratges de que disposa Castellbisbal. En aquestes vies es preveuen

petits ajustos en la seva traça i en l'amplada per tal de millorar la seva accessibilitat i funcionalitat:

- Recuperació de la Via Augusta (eix transversal sud): Aquesta recuperació de la traça antiga de la Via Augusta, en estudi per part del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya en el moment de la redacció del POUM, permetrà la relació transversal per la banda sud del terme municipal, relacionant Costablanca, la Colònia del Carme i l'estació de FGC amb l'estació de RENFE i la carretera BV-1501. Aquesta via ha d'anar acompanyada d'un pla de recuperació de la llera del riu Llobregat, de tal manera que sigui una via que vinculi els nuclis urbans amb el seu entorn fluvial. Aquesta via a més comunica amb els municipis de Martorell, el Papiol i Rubí, formant part d'un projecte d'abast internacional.
- Connexió Comte Sert - Can Costa (eix transversal nord) amb Casetes de Ca n'Oliveró, Can Nicolau de Dalt i Can Santeugini, aprofitant els camins existents i adaptant-los en la seva traça en punts determinats per aconseguir un pendent més adequat. Aquesta connexió enllaça amb els termes municipals d'Ullastrell, Abrera i Rubí. Els camins que aprofita són el camí de Ca n'Oliveró, camí de ca n'Ametller i camí de la Ribera del Morral.
- Les connexions entre els dos eixos anteriors les assumeixen els camins de l'Obaga i de Can Corominas. El primer transcorre al costat del torrent de Pegueres, mentre que el segon ho fa carenant el turó de la Coromina. Aquestes vies verdes son la porta d'entrada al pulmó verd de Castellbisbal, el que anomenem parc central i que comprèn la zona rural entre Can Santeugini i el nucli urbà, la vall del torrent de Pegueres. Aquesta àrea es considera d'un valor paisatgístic i mediambiental privilegiat, tot i l'incendi que la va afectar a l'estiu de 2005 que limità l'extensió boscosa.

#### Aparcament

El POUM preveu la creació d'aparcaments soterrats en la majoria de sectors i polígons previstos. Concretament incorpora la previsió de places d'aparcament, ultra les necessàries pels futurs habitatges segons les NNUU, de manera dispersa pel nucli urbà, a fi i efecte de permetre assolir l'objectiu d'alliberar els carrers i l'espai públic de cotxes.

Als PAU (polígons d'actuació urbanística) i SMU (sectors de millora urbana) que preveu el POUM, es contempla la construcció d'aparcament soterrat:

- ARI-PAU 01 "Illa de l'Ajuntament": es proposa transformar aquest espai central no edificat, per tal d'ubicar habitatges de protecció pública i dotar al centre d'un aparcament soterrat. A la zona central del terreny es construirà una plaça, que donarà accés a l'aparcament soterrat amb capacitat per a 180 places, i connectarà amb l'ampliació de l'Ajuntament.
- ARI-SMU 04 "Carrer Estació": el Pla proposa la disposició de quatre blocs plurifamiliars aïllats seguint la topografia dels terrenys. La propietat haurà d'arranjat la zona verda pública existent i realitzar un aparcament soterrat.

#### ***3.2.3 Mesures adoptades al nou POUM per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible al municipi***

És un dels objectius del POUM l'assoliment d'una mobilitat sostenible del municipi, i en aquest sentit l'ordenació que preveu garanteix la suficiència de les infraestructures de mobilitat per tal d'absorbir els futurs volums de mobilitat i millorar la qualitat ambiental de l'interior del nucli urbà i dels creixements proposats.

En aquest sentit el Pla proposa les següents actuacions, ja explicades anteriorment:

1. Vial de connexió entre els barris de Costablanca i Santa Teresita, amb l'estació de RENFE. S'aconsegueix una millor comunicació entre aquests barris, deslligant la comunicació interna de Castellbisbal de la dependència absoluta de l'A2. A més

amb aquesta actuació s'apropen els nuclis urbans a l'estació de tren, permetent una major accessibilitat a aquest per mitjà del transport públic.

2. Variant de la BV-1501, i transformació en passeig, del tram que comunica el nucli urbà amb el barri de Can Costa. Es propicia la comunicació peatonal entre el nucli urbà i el barri de Can Costa i una millor accessibilitat.
3. Millora de la comunicació amb l'entorn rural mitjançant l'arranjament de les denominades vies verdes. Comunicació amb els municipis veïns així com potenciació de la recuperació de la Via Augusta.
4. Millora de l'accessibilitat al nucli antic, mitjançant petites actuacions, obertures de comunicació entre el carrer de la Lluna i carrer Major.
5. Millora en l'accessibilitat a l'àrea industrial de Ca n'Esteper, preveient la connexió entre el polígon industrial de los Herreros i el de Ca n'Esteper.
6. Previsió d'aparcaments soterrats, en la majoria de sectors i polígons previstos. Concretament, aquest POUM incorpora la previsió de places d'aparcament, ultra les necessàries pels futurs habitatges segons les NNUU, de manera dispersa al nucli urbà, a fi i efecte de permetre assolir l'objectiu d'alliberar els carrers i l'espai públic de cotxes.

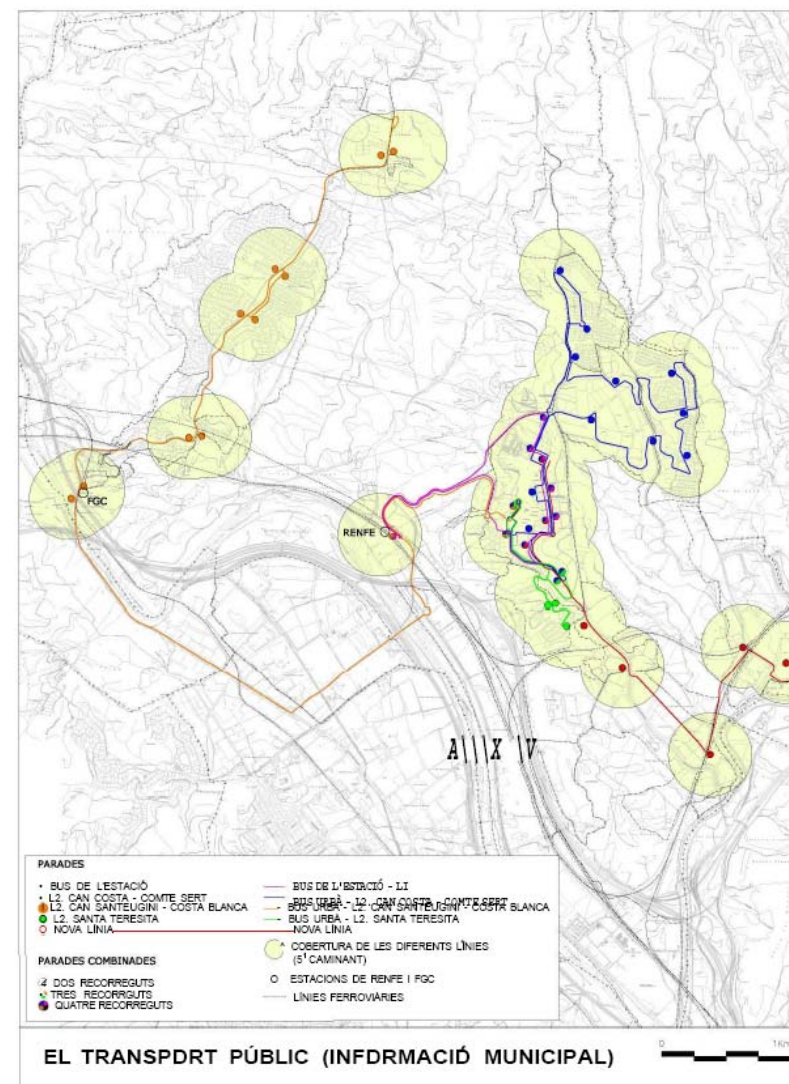


Figura 7 Transport públic municipal. Font: POUM.

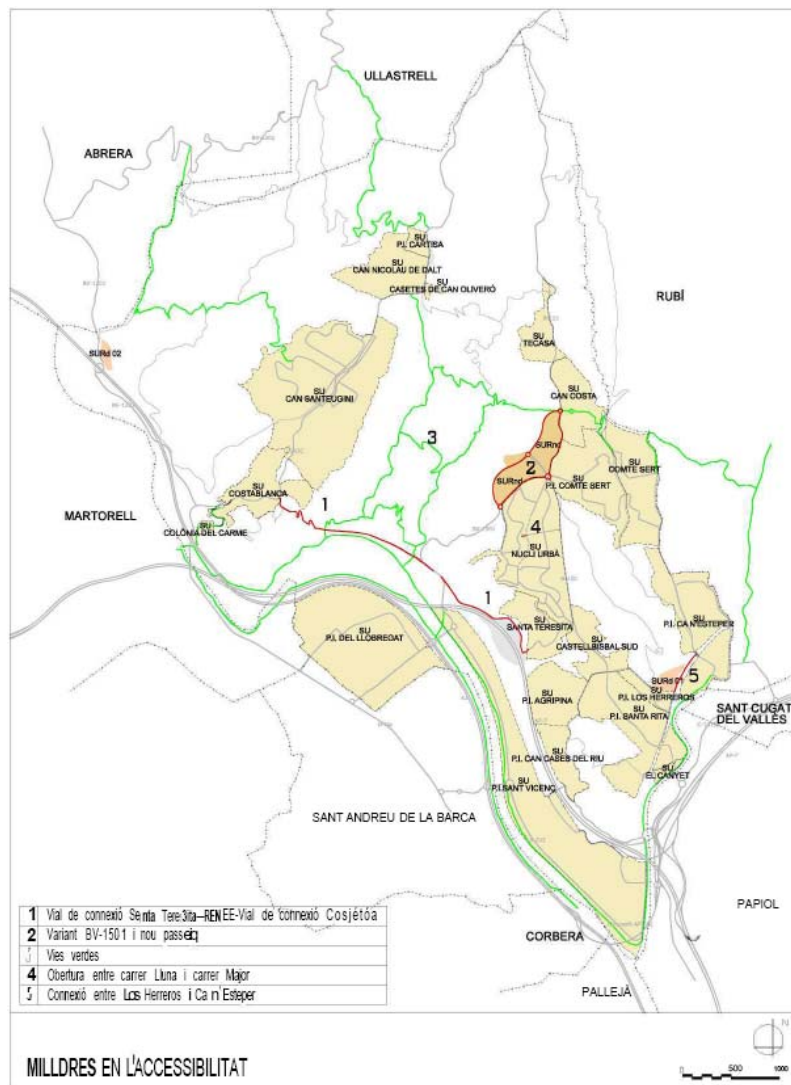


Figura 8 Millores en l'accessibilitat a Castellbisbal. Font:POUM.

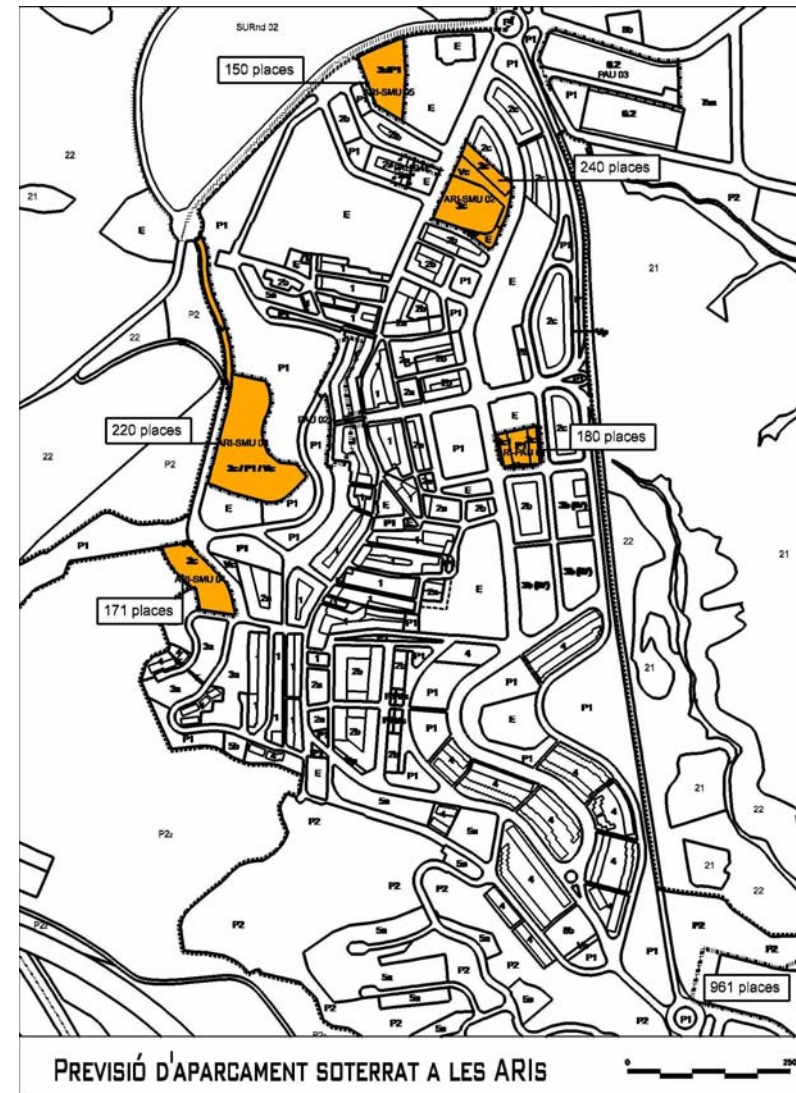


Figura 9 Previsió d'aparcament soterrat a les ARIS. Font: POUM.



## 4 Mobilitat generada pels diferents sectors

La quantificació de la nova mobilitat generada per les diferents activitats i usos del sòl previstos al nou POUM es calculen a partir dels ràtios mínims de viatges/dia que s'indiquen a l'Annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

En particular, els viatges generats degut a l'execució dels nous habitatges s'han calculat aplicant en primer lloc un ràtio de conversió a habitants i posteriorment un ràtio de viatges generats per habitant.

La dimensió mitjana de les llars de Castellbisbal el 2001 era de 2,96 persones/habitatge, essent la llar el conjunt de persones que resideixen habitualment en el mateix habitatge. Segons dades de l'estudi "Escenaris futurs de demanda laboral i demogràfica a l'àmbit de la L9 de metro" realitzat per Barcelona Regional, aquesta variable tendeix a disminuir de manera generalitzada en els països occidentals. Les causes d'aquesta disminució són degudes a diversos fenòmens que han canviat i que incideixen en l'estructura de les llars: retard en l'emancipació dels joves, disminució de la dimensió de les llars entre els adults degut a l'augment de les llars unipersonals i de les famílies monoparentals i propensió dels ancians a viure de forma cada cop més autònoma respecte els fills.

Els resultats indiquen que la disminució de la dimensió mitjana és aproximadament de 0,04% fins el 2010. Per tant, la dimensió mitjana de les llars que s'han utilitzat en aquest estudi és de 2,84 persones/habitatge.

Els ràtios de viatges generats/dia que marca el projecte de decret de la DGPT són els següents:

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl

Taula 38 Ràtios mínims de viatges generats/dia (amb tornades incloses). Font: DGPT.

Per determinar el nombre de viatges intramunicipals i intermunicipals, així com els modes de transport emprats per dur a terme els viatges, s'ha aplicat, a la majoria dels casos, la distribució i el repartiment modal de la mobilitat obligada de 2001, a excepció de:

### Viatges generats per usos industrials

En base a dades d'estudis realitzats anteriorment per MCRIT<sup>6</sup>, es considera que un 40% dels viatges generats per usos industrials són derivats dels llocs de treball creats per aquestes zones, i per tant vehicles privats, un 40% són viatges en vehicle pesant, i el 20% són furgonetes.

La distribució dels treballadors segons els resultats de l'enquesta de mobilitat obligada de 2001. Es considera que tots els camions i furgonetes realitzen desplaçaments intermunicipals.

### Viatges generats per hotels

Els viatges generats pels hotels s'han calculat a partir de ràtios emprats en estudis similars anteriors:

- 1,5 hostes/habitació

<sup>6</sup> Estudi de previsió de trànsit deguda a la LOGIS Penedès, per CIMALSA (2006)

- 0,25 treballadors/habitacions

S'ha pres com a hipòtesis, per una banda, que tots els hostes són de fora del municipi, i per tant realitzen desplaçaments intermunicipals, i per l'altra, el percentatge de desplaçaments intramunicipals dels viatges per treball i el repartiment modal de l'EMO per determinar la distribució i el mode dels viatges realitzats pels treballadors.

Quan el repartiment modal dels hostes, es considera que un 50% accedeixen en vehicle privat, un 25% en autobús i un 25% en ferrocarril.

#### Viatges generats per zones verdes

Quant a les zones verdes, s'ha considerat que tots els viatges que generen i atrauen són intramunicipals, i que es realitzen amb modes diferents al vehicle privat (majoritàriament a peu).

#### **4.1.1 Sòl urbà**

Els Polígons d'Actuació Urbanística i Sectors de Millora Urbana en sòl urbà generaran un total de 10.028 viatges/dia (generats i atrets) quan estiguin totalment desenvolupats; concretament, 905 viatges/dia corresponen al ARI-PAU, 6.204 viatges/dia als ARI-SMU i els 2.918 viatges/dia restants als PAU.

Quan a usos, els habitatges previstos generaran i atrauran 5.158 viatges/dia, els espais reservats per usos terciaris 2.382 viatges/dia, 557 viatges/dia els equipaments i les zones verdes 1.073 viatges/dia.

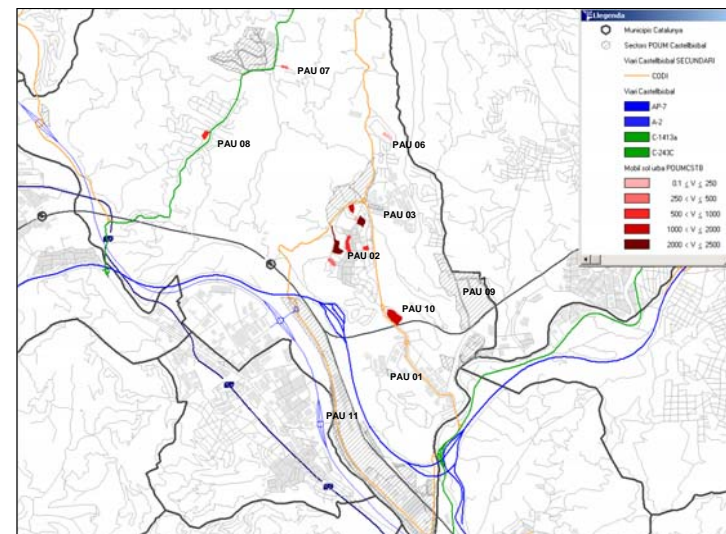


Figura 10 Mobilitat generada pels sectors classificats en sòl urbà (viatges/dia generats i atrets).

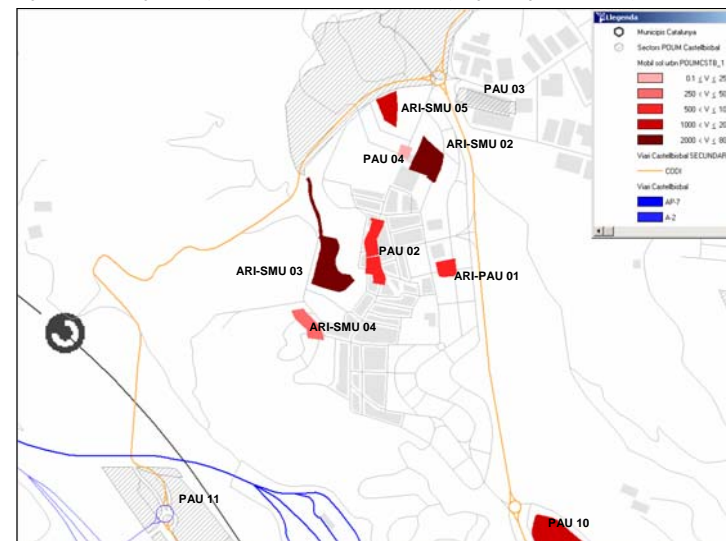


Figura 11 Mobilitat generada pels sectors classificats en sòl urbà (Viatges/dia generats i atrets). Detall del nucli urbà.

Taula 39 Viatges/dia generats i atrets pels sectors i polígons en sòl urbà del POUM. Font: Elaboració pròpia.

	HABITATGES	PERSONES	VIATGES/DIA HAB	ACTIVITATS ECONÒMIQUES (M2ST)	VIATGES/DIA ACTIVITATS ECONÒMIQUES	INDÚSTRIA (M2ST)	VIATGES/DIA INDÚSTRIA	EQUIPAMENTS (M2S)	VIATGES/DIA EQUIPAMENTS	APARCAMENT (PLACES)	ZONA VERDA (M2S)	VIATGES/DIA ZONA VERDA	VIATGES/DIA TOTAL
ARI-PAU 01	53	151	452	750	375					180	1.564	78	905
ARI-SMU 02	159	452	1.355	1.461	731					200			2.086
ARI-SMU 03	146	415	1.245	1.540	770					200	9.066	453	2.468
ARI-SMU 04	47	134	401		0					140	22	1	402
ARI-SMU 05	64	182	546	1.013	507					150	3.935	197	1.249
PAU 01							0						0
PAU 02	82	233	699										699
PAU 03							0						0
PAU 04	19	54	162										162
PAU 05							0						0
PAU 06	11	31	94							22			94
PAU 07	24	68	205							24	3.191	160	364
PAU 08								1.855	557				557
PAU 09							0		0			0	0
PAU 10						17.173	859				3.687	184	1.043
PAU 11													0
ARI-PAU			452		375		0		0			78	905
ARI-SMU			3.546		2.007		0		0			651	6.204
PAU			1.159		0		859		557			344	2.918
TOTAL	605	1.719	5.158	4.764	2.382	17.173	859	1.855	557	916	21.465	1.073	10.028

4.1.2 Sòl urbanitzable

Els sectors classificats com a sòl urbanitzable al nou POUM generaran, quan estiguin totalment desenvolupats 14.491 viatges/dia, comptant anades i tornades: 8.957 viatges/dia provenen dels sectors en sòl urbanitzable delimitat i 5.534 viatges/dia dels sector en sòl urbanitzable no delimitat, que tenen com a principal objectiu el desenvolupament residencial al nord-oest del municipi.

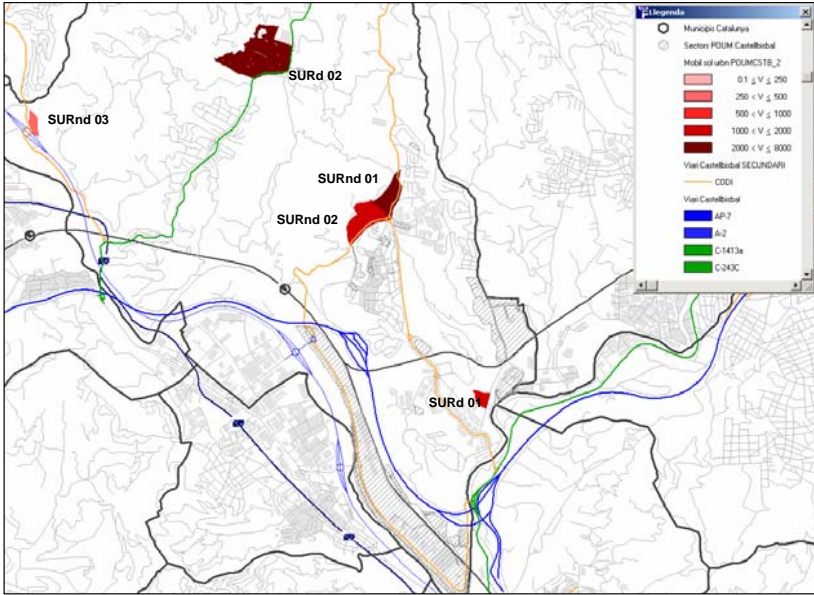


Figura 12 Mobilitat generada pels sectors classificats com a sòl urbanitzable (viatges/dia generats i atrets).

Taula 40 Viatges/dia generats i atrets pels sector en sòl urbanitzable del POUM. Font: Elaboració pròpia.

	HABITATGES	PERSONES	VIATGES/DIA HAB	INDÚSTRIA (M2S)	VIATGES/DIA INDÚSTRIA	EQUIPAMENTS (M2S)	VIATGES/DIA EQUIPAMENTS	APARCAMENT (PLACES)	ZONA VERDA (M2S)	VIATGES/DIA ZONA VERDA	HOTEL (M2ST)	HABITACIONS HOTEL	VIATGES/DIA HOTEL	VIATGES/DIA TOTAL
SURd01				24.226	1.211									1.211
SURd02	120	341	1.023			22.408	6.722	240	6.300	315				7.745
SURnd01	429	1.219	3.657											3.657
SURnd02	212	602	1.807											1.807
SURnd03							0				7850	20	70	70
SURd	120	341	1.023	24.226	1.211	22.408	6.722	240	6.300	315	0	0	0	8.957
SURnd	641	1.821	5.464	0	0	0	0	0	0	0	7.850	20	70	5.534
	761	2.162	6.487	24.226	1.211	22.408	6.722	240	6.300	315	7.850	20	70	14.491



Segons els diferents usos, els habitatges previstos generaran i atrauran 6.487 viatges/dia, els espais reservats per usos terciaris 6.722 viatges/dia, 1.211 viatges/dia per indústria, 315 viatges/dia per zones verdes i 70 viatges/dia per usos hotelers.

5 IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA A LES XARXES DE TRANSPORT

5.1 Xarxa viària

5.1.1 Capacitat dels vials d'accés al sector per a absorbir la mobilitat generada

Sòl urbà

El desenvolupament dels polígons i sectors en sòl urbà generarà 6.055 nous viatges/dia en vehicle privat, 2.306 viatges/dia intramunicipals i 3.749 viatges/dia intermunicipals.

Taula 41 Viatges/dia generats i atrets en vehicle privat. Sectors i polígons en sòl urbà.

	Intermunicipals	Intramunicipals	Total
ARI-PAU 01	208	338	546
ARI-SMU 02	480	780	1.259
ARI-SMU 03	567	923	1.490
ARI-SMU 04	92	150	243
ARI-SMU 05	287	467	754
PAU 01	0	0	0
PAU 02	161	261	422
PAU 03	0	0	0
PAU 04	37	61	98
PAU 05	0	0	0
PAU 06	22	35	57
PAU 07	84	136	220
PAU 08	128	208	336
PAU 09	0	0	0
PAU 10	240	390	630
PAU 11	0	0	0
ARI-PAU	208	338	546
ARI-SMU	1.427	2.320	3.746
PAU	671	1.091	1.762

	Intermunicipals	Intramunicipals	Total
TOTAL	2.306	3.749	6.055

Es fa el supòsit que l'ocupació mitjana d'un vehicle és d'1,2 persones/vehicle.

El nombre equivalent de vehicles lleugers per cada vehicle pesant és 2.

Sòl urbanitzable

Els sectors en sòl urbanitzable generaran i atrauran un total de 8.750 viatges/dia en vehicle privat, 5.418 viatges/dia intermunicipals i 3.332 viatges/dia intramunicipals.

Taula 42 Viatges/dia generats i atrets en vehicle privat. Sectors en sòl urbanitzable.

	Intramunicipal	Intermunicipal	Total
SURd01	279	453	731
SURd02	1.781	2.896	4.677
SURnd01	841	1.367	2.208
SURnd02	416	676	1.091
SURnd03	16	26	42
SURd	2.059	3.349	5.408
SURnd	1.272	2.069	3.342
Total	3.332	5.418	8.750

Increment d'intensitat de vehicles

A continuació s'adjunta una taula amb els increments d'intensitats previstos a les vies de més proximitat dels sectors. Cal esmentar que la mobilitat generada en vehicle privat afectarà a més vials, tant del casc urbà com les vies de connexió, però caldria assignar una matriu de mobilitat amb un model de previsió de demanda, i fer pròpiament un estudi de trànsit. Aquest queda fora de l'àmbit del present estudi.

La disposició dels sectors, tant en sòl urbà com urbanitzable, fa preveure que les vies que tindran un major increment d'intensitat de vehicles seran les d'accés, i en el casc urbà el carrer Onze de Setembre.

Taula 43 Increment d'intensitat de vehicles (veh/dia). Font: Elaboració pròpia.

Carrer	Tram	IMD	INCREMENT IMD
Carrer Major	Rodona accés nord al casc urbà-Onze de Setembre	1.454	202
Onze de Setembre		2.785	1.131
Avinguda Pau Casals		4.801	173
B-150	PK 1915	10.052	2.605
B-150	PK 3000	8.633	2.605
BV-1501	PK 2000	10.108	2.388
B-151	PK4050	6.139	1.422
C243C	PK 960	12.711	4.360
C243C	PK 6000	11.108	4.360
BV-1201	PK 7530	11.139	35

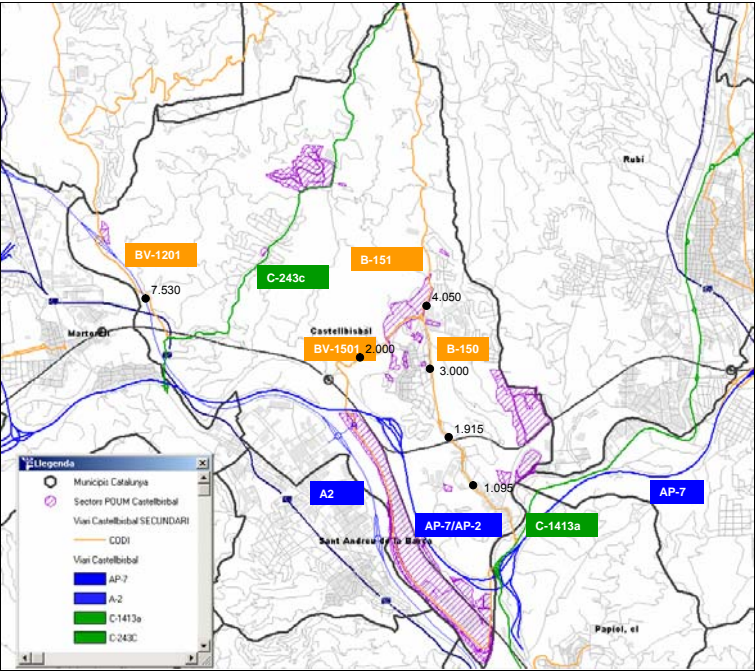


Figura 13 Punts d'aforament de la xarxa viària de la Diputació de Barcelona. Font: Elaboració pròpia.

La taula següent indica el percentatge d'intensitat de vehicles en hora punta (H100) amb la finalitat de determinar l'excedent de capacitat dels vials i comprovar si la nova mobilitat en vehicle privat provocarà problemes de capacitat a la xarxa viària.

La capacitat d'aquest tipus de via està compresa entre 1.800 veh/hora i 2.490 veh/hora (màxima capacitat teòrica), en funció dels pendents, nombre d'accessos i percentatge de vehicles pesants. La taula següent mostra com cap d'aquests vials supera la capacitat mínima un cop entrin en servei els sectors, tant en sòl urbà com urbanitzable.

Taula 44 Intensitat en hora punta a la xarxa bàsica secundària. Font: Elaboració pròpia. Font: Pla d'aforaments de la xarxa de carreteres any 2005. Diputació de Barcelona).

Carrer	Tram	IMD	%HP	Veh/hora
B-150	PK 1915	12.657	8,7%	1.101
B-150	PK 3000	11.238	9,6%	1.079
BV-1501	PK 2000	12.496	8,7%	1.087
B-151	PK4050	7.561	6,4%	484
C243C	PK 960	17.071	7,4%	1.263
C243C	PK 6000	15.468	5,8%	897
BV-1201	PK 7530	11.174	7,6%	849

5.1.2 Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles motoritzats

L'Article 16 del Decret 344/1006 per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada estableix els criteris i requisits que ha de complir la xarxa bàsica per a vehicles:

- Ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi el major nombre de desplaçaments, i com a mínim amb els nodes de TPC i els principals equipaments.
- Ha de ser contínua.

Les propostes del POUM en relació a la xarxa viària compleixen ambdós criteris i requisits (apartat 3.2.2) ja que milloren la la connexió transversal del terme municipal i l'accessibilitat a les urbanitzacions:

- Accessibilitat al barri de Costablanca: Vial que comunica Costablanca, i per extensió tots els altres barris del voltant (Can Santeugini, Casetes de Ca n'Oliveró, Can Nicolau de Dalt i Colònia del Carme) amb l'estació de RENFE i la BV-1501.

- Accessibilitat al barri de Sta. Teresita: Vial que comunica Sta. Teresita amb la BV-1501, passant per darrera de l'estació de serveis de l'autopista.

Per altra banda, el POUM preveu la variant de la BV-1501 al seu pas pel nucli urbà, permetent la transformació del traçat actual en passeig. La variant permetrà la continuïtat entre la B-151 i la BV-1501.

Els vials projectats, conjuntament amb la trama de carrers existent, crea una xarxa de carrers contínua, de diferent jerarquia, que connecta els sectors tan en sòl urbà com urbanitzable que generen major nombre de viatges amb els punts de major interès del municipi, com són el nucli antic, l'estació ferroviària i les diferents urbanitzacions.

5.1.3 Reserva mínima d'aparcament de vehicles

Les reserves mínimes d'aparcament de vehicles situat fora de la via pública són les següents segons el Decret 344/2006:

	Turismes	Motocicletes
Ús d'habitatge	Màxim valor de 1 plaça/habitatge, 1 plaça per 100 m2 de sostre o fracció (per motocicletes és la meitat)	Màxim valor de 0,5 plaça/habitatge, 1 plaça per 200 m2 de sostre o fracció (per motocicletes és la meitat)

Taula 45 Reserves mínimes d'aparcaments de vehicles. Font: Decret 344/2006, DGPT.

L'espai mínim per plaça de turismes és de 4,75x2,4 m i per motocicleta 2,20x1,00.

En sòl urbà caldrà reservar espai per 303 motocicletes i 605 turismes, mentre que en sòl urbanitzable 538 places per motocicletes i 1.078 places per turismes

Taula 46 Reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública en sòl urbà. Font: Elaboració pròpia.

Aparcament de vehicles	ARI-PAU 01	ARI-SMU 02	ARI-SMU 03	ARI-SMU 04	ARI-SMU 05	PAU 01	PAU 02	PAU 03	PAU 04	PAU 05	PAU 06	PAU 07	PAU 08	PAU 09	PAU 10	PAU 11	Total
Número d'habitatges	53	159	146	47	64		82		19		11	24					605
m2 sostre habitatge	4.497	13.875	12.860	4.620	5.062		9.009		1.942		2.863	4.099					58.827
Total places turismes per habitatge	53	159	146	47	64	0	82	0	19	0	11	24	0	0	0	0	605
Total places turismes per m2 sostre habitatge	45	139	129	46	51	0	90	0	19	0	29	41	0	0	0	0	588
Màxim de places de vehicles per ús d'habitatge	53	159	146	47	64	0	90	0	19	0	29	41	0	0	0	0	605
Total places motocicletes per habitatge	27	80	73	24	32	0	41	0	10	0	6	12	0	0	0	0	303
Total places motocicletes per m2 sostre habitatge	22	69	64	23	25	0	45	0	10	0	14	20	0	0	0	0	284
Màxim de places de motocicletes per ús d'habitatge	27	80	73	24	32	0	45	0	10	0	14	20	0	0	0	0	303

Taula 47 Reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública en sòl urbanitzable. Font: Elaboració pròpia.

Aparcament de vehicles	surd01	surd02	SURnd01	SURnd02	SURnd03	Total
Número d'habitatges		120	429	212		761
m2 sostre habitatge		42.000	42.616	22.896		107.512
Total places turismes per habitatge		120	429	212		761
Total places turismes per m2 sostre habitatge		420	426	229		1.075
Màxim de places de vehicles per ús d'habitatge		420	429	229		1.078
Total places motocicletes per habitatge		60	214,5	106		381
Total places motocicletes per m2 sostre habitatge		210	213	114		538
Màxim de places de motocicletes per ús d'habitatge		210	213	114		538

## 5.2 Xarxa de vianants

### 5.2.1 Els eixos cívics i millores en l'accessibilitat a peu

Es consideren eixos cívics aquells carrers que donen prioritat als vianants i als ciclistes. La consideració d'un carrer com a eix cívic no ha d'implacar necessàriament excloure el trànsit rodat, però sí limitar-ho al trànsit veïnal i d'accés a les edificacions.

El POUM preveu diferents projectes viaris que potencien la creació d'eixos cívics i la millora d'altres camins existents per millorar la connectivitat a peu entre els diferents nuclis del municipi i els principals punts d'atracció i generació de viatges.

Concretament, preveu la conversió de l'actual carretera BV-1501 en passeig amb l'objectiu de permetre una millora en la relació que s'estableix entre el nucli urbà i el barri de Can Costa, a partir de la creació de la seva variant. Aquest passeig també representa una via de comunicació entre els sectors SURdn01 i SURdn02 amb l'actual nucli urbà de Castellbisbal.

Cal destacar la recuperació de les vies verdes així com la potenciació de la recuperació de la Via Augusta per comunicar el nucli urbà i les urbanitzacions amb l'entorn rural i els municipis veïns.

Quan al nucli urbà, es millorarà l'accessibilitat al nucli antic mitjançant petites actuacions, obertures de comunicació entre el carrer de la Lluna i el carrer Major. I per últim es preveu la millora en l'accessibilitat a l'àrea industrial de Ca n'Esteper, preveient la connexió entre el polígon industrial de los Herreros i el de Ca n'Esteper.

### 5.2.2 Capacitat dels espais reservats per als vianants

L'espai reservat per a voreres als carrers de nova creació es desconeix.

Les amplades de les voreres projectades haurien de tenir una amplada mínima de 2 metres per permetre l'encreuament dels vehicles de persones incapacitades o dels cotxets amb nens, o de persones amb paraigües. L'amplada suplementària de 0,50 s'ha de tenir en compte per l'espai que ocupa la senyalització vertical i el desbordament sobre la vorera dels vehicles mal estacionats.

El criteri de senyalització semafòrica als encreuaments és que a partir de 100 vianants/hora es pot plantejar implantar un semàfor per vianants (veure gràfica següent).

Tot i que es desconeix la intensitat de vianants a la xarxa existent, segons la taula següent el sector en sòl urbà ARI-SMU 03 genera ell sol una intensitat en hora punta de 108 viatges/a peu. Es troba situat entre el Carrer de l'Estació i el Carrer La Lluna, però el principal accés és des del Carrer de l'Estació (forta pendent i es desconeix la IMD).

La seva situació fa pensar que els fluxos a peu amb origen o destinació a aquest sector siguin des del nucli urbà i per tant, des descarta la col·locació d'un semàfor per vianants per travessar el Carrer de l'Estació.

Taula 48 Viatges/hora a peu (factor d'hora punta del 20%). Sectors i polígons en sòl urbà.

	Viatges/hora a peu
ARI-PAU 01	40
ARI-SMU 02	91
ARI-SMU 03	108
ARI-SMU 04	18
ARI-SMU 05	55
PAU 01	0
PAU 02	31
PAU 03	0
PAU 04	7
PAU 05	0
PAU 06	4
PAU 07	16
PAU 08	24
PAU 09	0
PAU 10	46
PAU 11	0
ARI-PAU	40

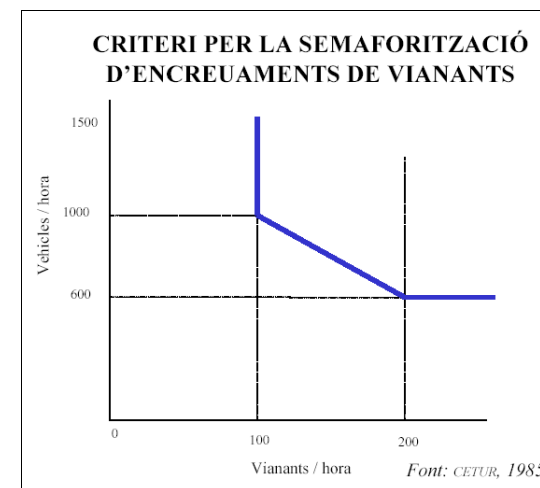
ARI-SMU	272
PAU	128
TOTAL	440

En relació als sectors en sòl urbanitzable, els sectors SURd02 i SURnd01 superen ambdós la generació de 100 vianants/hora. En el cas del sector SURnd01 la principal via d'accés al nucli urbà serà a partir del passeig previst a l'actual BV-1501, on es preveu que es redueixi el trànsit considerablement cap a la variant projectada i per tant, que la semaforització de vianants no sigui necessària.

La mobilitat a peu al sector SURd02 es preveu que sigui interna al sector (que no creui la C-243c), i donat que la mobilitat en vehicle privat es preveu que sigui menor als 600 veh/hora tampoc es planteja la implantació d'un semàfor per vianants.

Taula 49 Viatges/hora a peu. Sectors en sòl urbanitzable.

	Viatges/hora a peu
SURd01	53
SURd02	340
SURnd01	160
SURnd02	79
SURnd03	3
<b>SURd</b>	<b>393</b>
<b>SURnd</b>	<b>243</b>
<b>Total</b>	<b>635</b>



Gràfica 3 Criteris per la semaforització d'encreuaments de vianants.

### 5.2.3 Xarxa d'itineraris principals per a vianants

L'Article 15 del Decret 344/1006 per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada estableix els criteris i requisits que ha de complir la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport:

- Ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars.
- S'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsits.
- Han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat als barris veïns per a les persones vianants.
- Han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic col·lectiu.
- S'han d'adaptar d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al codi d'accessibilitat

Tal i com s'ha comentat a l'apartat 5.2.1, els passejos per vianants proposats, juntament amb els itineraris ja existents per a vianants, asseguruen la connectivitat amb els indrets on es genera un nombre important de desplaçaments a peu amb els punts de més interès del municipi i amb els nodes de transport.

#### Sòl urbà

Concretament, les ARI i el polígon PAU02 i PAU10 es troben dins o molt propera al nucli urbà, el que ja té una xarxa de vianants que compleix el codi d'accessibilitat i està connectada amb els principals punts de generació i atracció del municipi (veure apartat 2.3.3).

El polígon PAU06 es pot connectar al nucli urbà a través de la xarxa de carrers de Can Costa i el passeig previst a l'actual BV-1501.

El polígon PAU07 es troba allunyat del nucli urbà, però disposa d'una via verda que el connecta amb la rotonda nord d'accés al nucli urbà (travessant els sectors de sòl urbanitzable SURdn01 i SURdn02). No és així quan al sector PAU08, que disposa d'una xarxa de carrers dins Can Santeugeni, però ha d'utilitzar un mode diferent a l'a peu per accedir al nucli urbà.

#### Sòl urbanitzable

Els sectors SURdn01 i SURdn02 es connecten amb el nucli urbà i Can Costa a través del passeig previst a l'actual BV-1501.

Com el polígon PAU08, des del sector SURnd03 cal utilitzar un mode diferent a l'a peu per accedir al nucli urbà. La única opció és accedir a Can Santeugeni via una via verda que s'arrencarà.

Des del sector SURd01 es pot accedir al nucli urbà pel tram de carrers que connecten les zones industrials del sud del terme municipal amb aquest, alhora que es pot accedir a Can n'Esteper a través de la nova connexió prevista.

El sector SURd02 disposa de la xarxa de carrers de Can Nicolau de Dalt, pot accedir al nucli urbà a peu a través de la via verda que el connecta amb l'accés nord al nucli.

#### **5.3 Previsió d'aparcaments**

Tal i com s'ha indicat a l'apartat 3.2.3., el POUM preveu la creació d'aparcaments soterrats en la majoria de sectors i polígons previstos en sòl urbà. Concretament, incorpora la previsió de places d'aparcament, ultra les necessàries pels futurs habitatges segons les NNUU, de manera dispersa al nucli urbà, a fi i efecte de permetre assolir l'objectiu d'alliberar els carrers i l'espai públic de cotxes.

La distribució d'aquests aparcaments fa que el perímetre del nucli urbà quedi cobert per aquesta nova oferta, a fi que actuïn d'aparcaments de dissuasió, és a dir, l'usuari que vulgui accedir al nucli urbà podria aparcar el vehicle en aquests aparcaments i accedir-hi a peu o en autobús urbà. Tots els aparcaments tenen parades de transport urbà a la seva proximitat (menys de 200 m) tant de la línia L1 com de la línia L2:

- ARI-PAU 01: parada de la línia L1 i la línia L2 Can Costa - Comte Sert
- ARI-SMU02: parada de la línia L1 i la línia L2 Can Costa - Comte Sert
- ARI-SMU03: parada de la línia L1 i la línia L2 Can Santeugeni-Can Costablanca i L2 Santa Teresita
- ARI-SMU04: parada de la línia L1 i la línia L2 Can Santeugeni-Can Costablanca i L2 Santa Teresita
- ARI-SMU05: parada de la línia L1 i la línia L2 Can Costa - Comte Sert

L'aparcament previst al ARI-PAU 01 es troba a l'accés centre al nucli urbà per la B-151; l'aparcament previst als ARI-SMU 02 i ARI-SMU 06 són propers a l'accés nord per la B-

150. Els dos restants són accessibles pel Carrer de l'Estació i per tant l'accés centre des de l'oest al nucli urbà.

De totes maneres, la reserva mínima de places per turismes per ús residencials que estableix el Decret 344/2006 (capítol 5.1.3) és menor al nombre de places de turismes necessàries per habitatge calculada a partir de l'índex de motorització de turismes de Castellbisbal (513,31 turismes/1.000 habitants, en resulta 1,45 turismes/habitatge). En conseqüència, un 7% dels turismes pertanyents als habitants de les ARI's hauran d'estacionar-se a la via pública (veure taula següent), concretament de l'ARI-SMU2 i l'ARI-SMU03.

Taula 50 Oferta i demanda d'aparcament als ARI's. Font: Elaboració pròpia.

	ARI-PAU 01	ARI-SMU 02	ARI-SMU 03	ARI-SMU 04	ARI-SMU 05
Número d'habitatges	53	159	146	47	64
Número de persones	151	452	415	134	182
Reserva mínima places turismes DECRET	53	159	146	47	64
Places turismes aparcaments POUM	180	240	220	171	150
Places d'aparcament restants	127	81	74	124	86
Nombre de turismes segons l'índex de motorització(*)	77	232	213	69	93
Places d'aparcament restants de l'ús residencial	103	8	7	102	57

(\*) Nota: Índex de motorització de turismes el 2006 a Castellbisbal era de 513,31 turismes/1.000 habitants

(Font: Idescat)

5.4 Mobilitat sostenible

Una bona part de les propostes que exposa el Pla es refereixen als sistemes de comunicacions, responent a l'objectiu d'assolir una mobilitat sostenible (apartat 3.2.3).

Alguns elements incideixen directament en la potenciació dels recorreguts urbans a peu, o en bicicleta, entre els quals els més destacats són:

- La creació d'eixos cívics, que han de consolidar-se com a centres de barri, relació entre barris i accessos als espais lliures i equipaments.
- Arranjament de les vies verdes i obertura de nous carrers.

5.4.1 Capacitat del transport públic col·lectiu

Autobús urbà

Tal i com mostra la figura 3, tots els polígons i sectors tant en sòl urbà com urbanitzable tenen una parada d'autobús urbà (o interurbà que connecta amb el nucli urbà) a menys de 5' a peu, a excepció del sector SURnd03. De totes maneres, en aquest sector es preveu construir-hi un hotel per usuaris de pas, desvinculats del propi nucli urbà, i per tant, per aquesta raó i pel nombre reduït d'habitacions que s'hi preveu no es considera necessari que estigui cobert per l'autobús urbà.

Quan a la demanda, els sectors classificats en sòl urbà generaran i atrauran 608 nous viatges/dia en autobús urbà, i que els sector de sòl urbanitzable 879 viatges/dia.

La demanda de la línia L1 fou de 173.109 viatgers/any el 2006 (aproximadament 618 viatgers/dia), mentre que la línia L2 transportà 23.420 viatgers/any (aproximadament 84 viatgers/dia).

Suposant que en hora punta la demanda és el 15% de la demanda diària (és un valor elevat que s'ha considerat per restar al costat de la seguretat), es realitzaran 227 hora/intramunicipals nous.

En hora punta la línia L1 ofereix una freqüència de pas de 30'. L'oferta, per tant (comptant un vehicle de 54 places) és de 108 passatgers/hora (és un servei circular per tant no es pot comptar una oferta d'anada i tornada).

La línia L1 serveix els sectors i polígons situats al nucli urbà o a la seva proximitat. Aquests suposen un increment de la demanda existent en hora punta de 121 usuaris/hora, demanda que ja supera la capacitat horària actual de la línia.

La resta de sectors servits per la L2 són:



- L2 Can Santeugeni-Costa blanca: Surd02, PAU 07 i PAU08 (79 viatgers/hora)
- L2 Santa Teresita: PAU10 (9 viatgers/hora)
- L2 Can Costa: PAU06 (1 viatger/hora)

L'interval de pas en hora punta de la L2 és d'1 hora o superior. Es compta que la capacitat en hora punta és la del vehicle (24 passatgers/hora).

La sublínia L2 que presentaria problemes de capacitat és la L2 Can Santeugeni-Costa blanca, amb un dèficit horari de 63 passatgers/hora, per tant caldria afegir 3 expedicions més en hora punta.

La resta de sublínies de la L2 no presentarien problemes de capacitat.

Resumint, els problemes de capacitat en relació al transport urbà quan entrin en servei tots els polígons i sectors previstos al POUM són:

- Dèficit de capacitat de la L1, caldria duplicar l'oferta en hora punta.
- Dèficit de capacitat de la L2-Santeugeni-Costablanca, afegir 3 expedicions/hora punta.

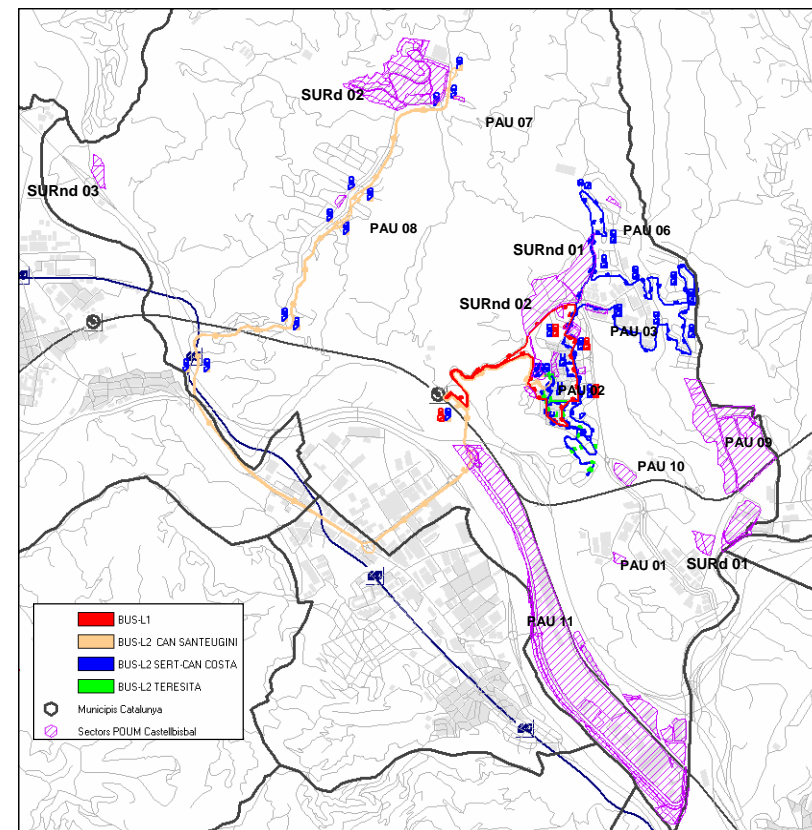


Figura 14 Cobertura de les línies de transport urbà dels nous sectors i polígons. Font: Elaboració pròpia.

El Pla Director de millora del transport urbà 2007-2010 preveu augmentar l'oferta de places del transport urbà en un 30% (passar de 78 places a 102 places), per millorar freqüència de la línia L2 i ampliar el recorregut dels sector Comte Ser-Can Costa fins a l'estació de RENFE.

Taula 51 Viatges/dia en autobús urbà en sol urbà.

	Intramunicipal
ARI-PAU 01	55
ARI-SMU 02	127

ARI-SMU 03	150
ARI-SMU 04	24
ARI-SMU 05	76
PAU 01	0
PAU 02	42
PAU 03	0
PAU 04	10
PAU 05	0
PAU 06	6
PAU 07	22
PAU 08	34
PAU 09	0
PAU 10	63
PAU 11	0
<b>ARI-PAU</b>	<b>55</b>
<b>ARI-SMU</b>	<b>376</b>
<b>PAU</b>	<b>177</b>
<b>TOTAL</b>	<b>608</b>

Taula 52 Viatges/dia en autobús urbà en sòl urbanitzable.

	Intramunicipal
SURd01	73
SURd02	470
SURnd01	222
SURnd02	110
SURnd03	4
SURd	543
SURnd	336
Total	879

### Autobús interurbà

Els polígons classificats en sòl urbà generen i atrauran 217 nous viatges/dia en autobús interurbà, mentre que els sectors en sòl urbanitzable 314 viatges/dia.

Les dues rutes d'autobús interurbà diürnes des de i cap a Castellbisbal tenen parades al nucli urbà i als polígon del sud del terme municipal, majoritàriament. De totes maneres, existeix la possibilitat de transbordar a línies d'autobús urbà per accedir a la resta de sectors i polígons previstos en sòl urbà i urbanitzable del POUM, i per tant, es considera que amb l'oferta actual d'autobús urbà als nous sectors és correcta.

Taula 53 Viatges/dia en autobús urbà en sòl urbà.

	Intermunicipal
ARI-PAU 01	20
ARI-SMU 02	45
ARI-SMU 03	54
ARI-SMU 04	9
ARI-SMU 05	27
PAU 01	0
PAU 02	15
PAU 03	0
PAU 04	4
PAU 05	0
PAU 06	2
PAU 07	8
PAU 08	12
PAU 09	0
PAU 10	23
PAU 11	0
<b>ARI-PAU</b>	<b>20</b>
<b>ARI-SMU</b>	<b>135</b>
<b>PAU</b>	<b>63</b>
<b>TOTAL</b>	<b>217</b>

Taula 54 Viatges/dia en autobús urbà en sòl urbanitzable.

	Intermunicipal
SURd01	26
SURd02	168
SURnd01	79
SURnd02	39
SURnd03	2
<b>SURd</b>	<b>194</b>
<b>SURnd</b>	<b>120</b>
<b>Total</b>	<b>314</b>

Pel que fa a la capacitat d'aquests serveis interurbans d'absorbir la nova demanda, segons dades de l'operador, la demanda mitjana diària és de:

- Línia Castellbisbal-Rubí: 195 viatgers/dia
- Línia Castellbisbal-Barcelona: 327 viatgers/dia

L'oferta d'ambdós serveis és d'1 servei/hora punta/sentit. Amb autobusos de 55 places, l'oferta en hora punta és de 220 places (110 cada servei).

Suposant que la demanda en hora punta és del 15% de la diària, la demanda actual ocupa 29 places a la línia de Castellbisbal-Rubí i 49 places a la línia Castellbisbal-Barcelona, en ambdós sentits de circulació. L'excedent de capacitat és doncs, de 81 places/hora i 61 places/hora, respectivament, mentre que la nova demanda ascendeix a 81 usuaris/hora. En el supòsit que tots ells no accedeixin a la mateixa ruta de servei interurbà, la nova demanda no suposarà problemes a l'oferta de transport interurbà d'autobús actual.

La demanda d'autobús interurbana dels sectors PAU07, PAU08 i SURnd02 agafaria la sublínia L2 Can Santeugeni per accedir a les línies interurbanes; amb l'augment d'oferta proposat per aquesta línia els 9 nous usuaris/hora no suposaran problemes de capacitat.

#### Modes ferroviaris: RENFE i FGC

La capacitat d'absorció dels nous viatgers en els modes ferroviaris s'ha estimat a partir de la càrrega existent en els trams ferroviaris contigus a les estacions que serveixen el terme municipal de Castellbisbal i de la capacitat d'aquests, a partir dels que s'ha determinar l'excedent de capacitat.

Quan a la línia L4, la càrrega en els trams de RENFE és de 2.047 usuaris/hora en el tram Castellbisbal-Martorell i de en el tram Castellbisbal-Molins de Rei 2.123 usuaris/hora (es suposa que en hora punta es transporta un 13% de la càrrega diària). La capacitat d'ambdós trams és de 2.808 passatgers/hora en els dos sentits. Per tant aquests trams tenen un excedent mínim de 685 usuaris/hora.

Pel que fa a la línia L7 no es tenen dades de la càrrega que es transporta actualment, però si de la seva capacitat, que és de 3.510 usuaris/hora en direcció Barcelona i en direcció Cerdanyola.

La demanda en RENFE generada i atreta pels futurs sectors i polígons prevista al POUM s'ha estimat en 852 usuaris/dia (111 usuaris/hora, comptant que en hora punta la demanda és un 13% de la demanda diària).

Taula 55 Viatgers/dia en RENFE en sòl urbà.

Intermunicipal	
ARI-PAU 01	31
ARI-SMU 02	72
ARI-SMU 03	86
ARI-SMU 04	14
ARI-SMU 05	43
PAU 01	0
PAU 02	24
PAU 03	0
PAU 04	6
PAU 05	0
PAU 06	3
PAU 07	13
PAU 08	19
PAU 09	0
PAU 10	36
PAU 11	0
<b>ARI-PAU</b>	<b>31</b>
<b>ARI-SMU</b>	<b>215</b>
<b>PAU</b>	<b>101</b>
<b>TOTAL</b>	<b>348</b>

Taula 56 Viatgers/dia en RENFE en sòl urbanitzable.

Intermunicipal	
SURd01	42
SURd02	269
SURnd01	127
SURnd02	63
SURnd03	2
SURd	311
SURnd	192
<b>Total</b>	<b>503</b>

En relació a les línies d'FGC, la càrrega aigües amunt de l'estació FGC-Martorell Vila és de 8.991 usuaris/dia i aigües avall de 9.038 usuaris/dia. La capacitat dels trams és de 3.150 usuaris/hora. Aplicant la mateixa metodologia que amb els serveis de RENFE, en resulta que la demanda actual dels trams és 1.169 usuaris/hora i 1.175 usuaris/hora,

respectivament. L'excedent és superior a la nova demanda, que s'ha estimat en 20 usuaris/hora punta.

Taula 57 Viatges/dia en FGC en sòl urbà.

Intermunicipal	
ARI-PAU 01	6
ARI-SMU 02	13
ARI-SMU 03	16
ARI-SMU 04	3
ARI-SMU 05	8
PAU 01	0
PAU 02	4
PAU 03	0
PAU 04	1
PAU 05	0
PAU 06	1
PAU 07	2
PAU 08	3
PAU 09	0
PAU 10	7
PAU 11	0
<b>ARI-PAU</b>	<b>6</b>
<b>ARI-SMU</b>	<b>39</b>
<b>PAU</b>	<b>18</b>
<b>TOTAL</b>	<b>63</b>

Taula 58 Viatges/dia en FGC en sòl urbanitzable.

Intermunicipal	
SURd01	8
SURd02	49
SURnd01	23
SURnd02	11
SURnd03	0
SURd	56
SURnd	35
Total	91

En conseqüència, la nova demanda en modes ferroviaris no provocaria problemes de capacitat amb l'esquema d'exploació actual.

#### 5.4.2 Dèficit d'exploació del transport públic de superfície

D'acord amb el criteri de definició de la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície del Decret, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

Resoldre els problemes de capacitat del transport urbà de Castellbisbal implica perllongar la xarxa de la següent manera:

- Dèficit de capacitat de la L1, caldria duplicar l'oferta en hora punta: 117,3 km/dia
- Dèficit de capacitat de la L2-Santeugeni-Costablanca, afegir 3 expedicions/hora punta: 378 km/dia

Resulta un total diari de 495 km.

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es fa d'acord amb la fórmula que indica el Decret, i és la següent:

$$D=365 \times r \times p \times 0,7$$

Essent:

D=dèficit d'exploació del transport públic de superfície

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes per parada

p=preu unitari del km recorregut

El preu unitari del km recorregut pel transport públic de superfície en euros s'ha obtingut de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs, amb valors pel 2004 de 2,63 euros/km.

Incrementar aquesta oferta té un cost de 332.824,26 euros anual, xifra estimada sense comptar l'increment d'oferta que entrarà el proper 2008.

### 5.4.3 Carril bici

El projecte no especifica cap proposta de carril bici ja que queda fora del seu àmbit.

### 5.4.4 Aparcament de bicicletes

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada estableix les següents reserves mínimes requerides d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl:

Ús d'habitatge	Màxim valor de 2 plaça/habitatge, 2 plaça per 100 m2 de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments docents	5 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	1 plaça/100 places d'aforament de l'equipament
Zones verdes	1 plaça/100 m <sup>2</sup> de sòl

Taula 59 Reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes. Font: Projecte de Decret, DGPT.

Com mostren les taules següents, en sòl urbà caldrà fer una reserva mínima de 1.586 places de bicicleta. Quan als sectors en sòl urbanitzable la xifra augmenta, amb un total de 2.453 places, la majoria per ús residencial.

Taula 60 Reserva mínima d'aparcament de bicicletes fora de la via pública en sòl urbà. Font: Elaboració pròpia.

Aparcament de bicicletes	ARI-PAU 01	ARI-SMU 02	ARI-SMU 03	ARI-SMU 04	ARI-SMU 05	PAU 01	PAU 02	PAU 03	PAU 04	PAU 05	PAU 06	PAU 07	PAU 08	PAU 09	PAU 10	PAU 11	ARI-PAU	Total
Nombre d'habitatges	53	159	146	47	64			82	19		11	24						605
m2 sostre habitatge	4.497	13.975	12.860	4.620	5.062			9.099	1.942		2.863	4.099						58.827
Places per nombre d'habitatge	106	318	292	94	128			164	38		22	48						1.210
Places per m2 de sostre	90	278	257	92	101			180	39		57	82						1.177
Màxim de places per ús d'habitatge	106	318	292	94	128			180	39		57	82						1.296
Activitats econòmiques (m2sostre)	750	1.461	1.540		1.013													4.764
Activitats econòmiques	8	15	15		10													48
Indústria (m2sostre)																		859
Places per indústria																		9
Equipaments (m2sostre)											1.855							1.855
Places per equipaments													19					19
Zona verda (m2)	1.564		9.066	22	3.935							3.191						21.465
Places per la zona verda	16		91	0	39							32						215
<b>Total places bicicleta</b>	<b>129</b>	<b>333</b>	<b>398</b>	<b>94</b>	<b>177</b>	<b>0</b>	<b>180</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>114</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.586</b>

Taula 61 Reserva mínima d'aparcament de bicicletes fora de la via pública en sòl urbanitzable. Font: Elaboració pròpia.

	surd01	surd02	SURnd01	SURnd02	SURnd03	Total
Número d'habitatges		120	429	212		761
m2 sostre habitatge		42.000	42.616	22.896		107.512
Total places turismes per habitatge		240	858	424	0	1.522
Total places turismes per m2 sostre habitatge		840	852	458	0	2.150
Màxim de places de vehicles per ús d'habitatge		840	858	458		2.156
Indústria (m2sostre)	859					859
Places per indústria	9	0	0	0	0	9
Equipaments (m2sostre)		22408				22.408
Places per equipaments	0	224	0	0	0	224
Zona verda (m2)		6.300				6.300
Places per la zona verda	0	63	0	0	0	63
Treballadors					5	5
Places per l'hotel					1	1
<b>Total places bicicleta</b>	<b>9</b>	<b>1127</b>	<b>858</b>	<b>458</b>	<b>1</b>	<b>2.453</b>

### 5.5 Avaluació general de les propostes

En definitiva, les propostes relatives a la mobilitat incloses en el nou POUM de Castellbisbal reforçen l'aposta per una mobilitat més sostenible, i són coherents amb les principals directrius marcades per el nou marc establert per la recentment aprovada Llei de Mobilitat, com són:

- **Directriu de mobilitat 1:** Fomentar l'ús del transport públic als àmbits urbans i metropolitans. 1.8 Assegurar la connexió a peu i amb bicicleta en condicions de màxima seguretat des de les parades de transport públic fins a l'origen o la destinació del desplaçament.
- **Directriu de mobilitat 11:** Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans. 11.3 Ordenar i reorganitzar la xarxa viària i moderar la circulació establint diferents tipologies de carrers. 11.6 Restringir l'estacionament de vehicles als centres urbans com a mesura dissuasiva de l'ús del vehicle privat en els desplaçaments, sense causar perjudicis als residents i a comercials.
- **Directriu de mobilitat 13:** Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes. 13.1 Fomentar la creació d'una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants. 13.6 Establir carrers de convivència i zones 30 i altres mesures de moderació del trànsit

- **Directriu de mobilitat 22:** Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta, en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

## 6 Altres propostes de millora de l'accessibilitat

### 6.1 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

Segons dades facilitades pel Departament de PTOP (web de la Mobilitat Sostenible i Segura) hi ha diverses raons per proposar un carril bici a l'àmbit d'estudi:

- La bicicleta pot substituir còmodament el vehicle privat per a distàncies inferiors als 8 km. En aquestes distàncies, la bicicleta és més ràpida que el cotxe, si es calcula el temps de porta a porta.
- La bicicleta és un mitjà compacte, relativament ràpid (la velocitat mitjana en zona urbana és de 15-25 km/h), accessible, flexible, sa i ecològic.
- Amb bicicleta es pot assolir sense gaire esforç una velocitat d'uns 20 km/h, la qual permet moure's pel municipi amb rapidesa, ja que tampoc no s'han de suportar els embussos habituals associats a altres mitjans de transport. Així, en uns 10 minuts es recorren aproximadament 3,2 km.

De totes maneres, i tal i com s'ha comentat anteriorment, el municipi de Castellbisbal presenta una clinometria molt accentuada que no propicia la creació d'una xarxa d'itineraris per a bicicleta. De totes maneres, s'ha estudiat la possibilitat d'implantar-ne els següents:

Es proposen els següents trams (veure figura següent):

- Carrer Major, des de l'entrada nord al municipi fins al l'encreuament amb el Carrer Sant Isidre, amb l'objectiu de connectar la xarxa d'itineraris de vianants del centre

urbà amb la seva perifèria (nous sectors en sòl urbanitzable). Longitud: 322 metres. Pendent mitjà del -2,0% (primers 200 m del -3% i la resta de tram -8%).

- Futur passeig a la BV-1501 per connectar els nous sectors en sòl urbanitzable amb la xarxa de vianants del nucli urbà i el carril bici proposat anterior. La pendent mitjana és del -2%; el primer tram té una longitud de 660 m (perímetre sector SURnd01) i una pendent mitjana del -0,4% i el segon tram 678 m i una pendent mitjana de -4%.
- Avinguda de Can Campaña, per connectar Can Costa amb el nucli urbà. Longitud: 577 metres. Pendent mitjà -5%.

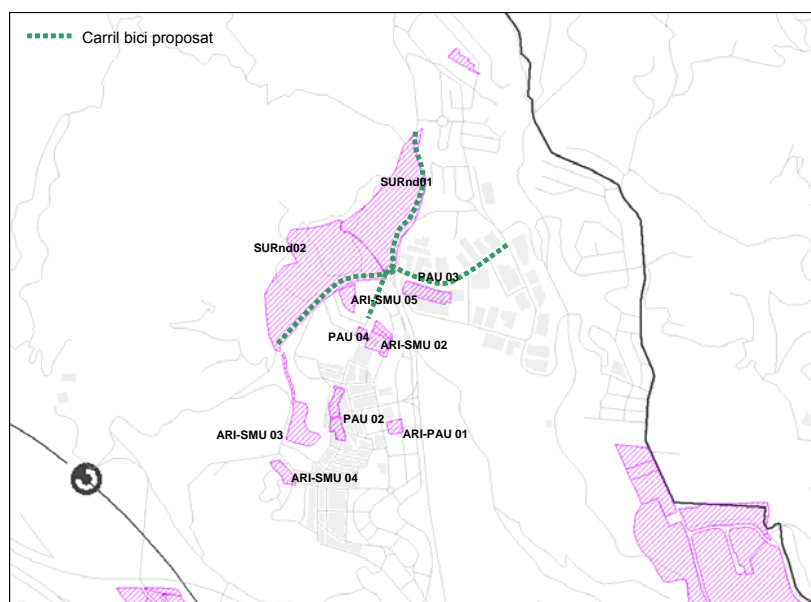
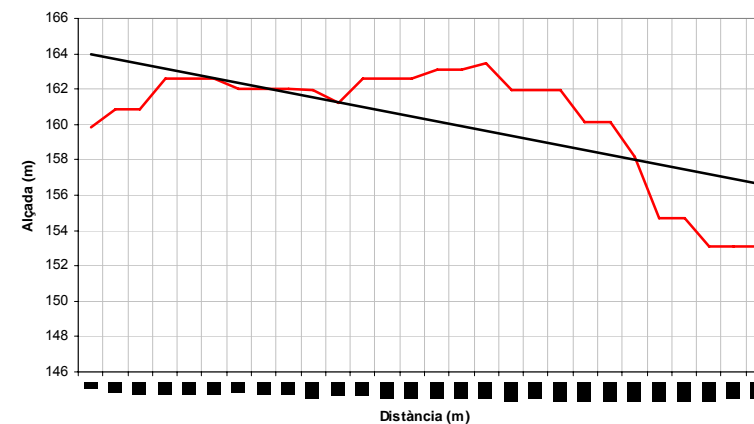


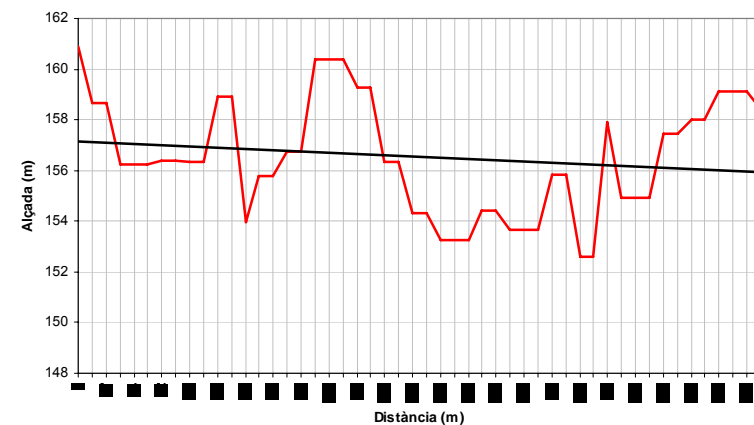
Figura 15 Carril bici proposat. Font: Elaboració pròpia.

#### Carril bici Carrer Major



Gràfica 4 Perfil del carril bici proposat al C. Major. Font: Elaboració pròpia.

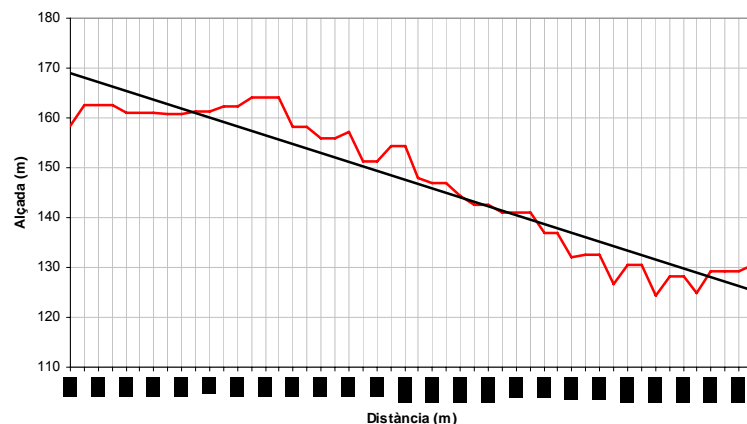
#### Carril bici sector SURnd01



Gràfica 5 Perfil del carril bici proposat al sector SURnd01. Font: Elaboració pròpia.

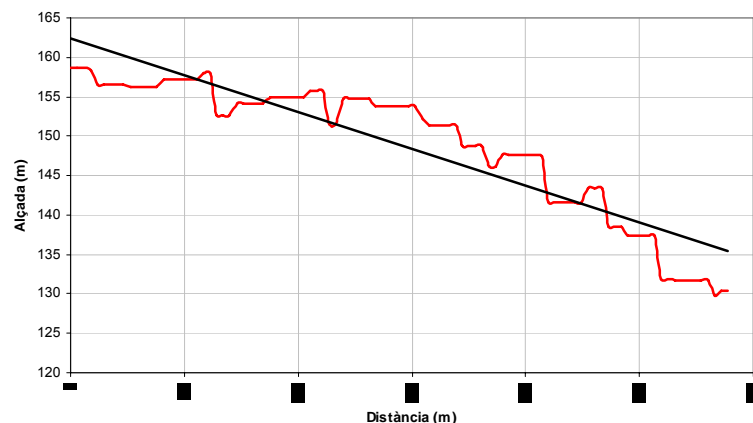


**Carril bici sector SURnd02**



Gràfica 6 Perfil del carril bici proposat al sector SURnd01. Font: Elaboració pròpia.

**Carril bici Avinguda Can Campanya**



Gràfica 7 Perfil del carril bici a l'Av. de Can Campanya. Font: Elaboració pròpia.

Per la correcta implantació i disseny dels carrils bici es recomana el “Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya” del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

La implementació dels carril bici proposats tindrà un cost aproximat de 566.000,00 euros. A aquest import caldria sumar-li el cost de la senyalització vertical.

Cost unitari	100,00 euros/m <sup>2</sup>
Longitud	2.237
Amplada	2 metres
Cost total	447.400,00 euros

Taula 62 Cost del carril bici proposat.

## 6.2 Xarxa d'itineraris principals per a vianants

Per facilitar l'encreuament dels vials per part dels vianants en els carrers de nova creació (sector en sòl urbanitzable SURnd01 i SURnd02), així com a la conversió en eix cívic de la BV-1501, es recomana el següent:

- Els passos de vianants més propers a les cruïlles entre dos carrers es pintaran a 5 metres enrera de la cruïlla per fer possible que els vehicles que circulin per un dels carrers vulguin incorporar-se al segon puguin esperar que els vianants travessin sense perjudicar la capacitat de la cruïlla.
- La distància recomanada entre passos de vianants de 100 metres un de l'altre.
- Es situaran senyals verticals de cedir el pas de vianants al carril bici a les cruïlles.
- L'amplada mínima dels passos de vianants ha d'estar compresa entre 2 i 4 metres, en funció de la velocitat dels vehicles, si és superior a 50 km/h o no. Com que els carrers

projectats estan dins d'una trama urbana, la velocitat màxima permesa serà de 50 km/h i per tant serà suficient una amplada de 3 metres.

- La llargada màxima que els vianants poden superar amb plena seguretat és de 10 metres.
- Afegir agregats durs i blancs per augmentar la resistència al lliscament als passos de vianants amb carril bici.

## 7 Síntesi i conclusions

La Llei de mobilitat, de juny de 2003, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, i condiciona l'urbanisme futur a la mobilitat determinant un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat; concretament, els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per ésser aprovats.

En conseqüència, el present treball té com a objectiu la realització d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del nou Pla d'Ordenació Urbanística (POUM) de Castellbisbal, així com l'avaluació de les propostes en el marc de la normativa legal, i el seu impacte d'aquest en la mobilitat.

La Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana que ha de donar lloc al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal s'emmarca i justifica en la conveniència i oportunitat de revisar el planejament general vigent, transcorreguts més de dotze anys de la seva vigència, amb l'objecte d'adequar-lo a les necessitats generades pel creixement de la població, tot prenent en consideració l'objectiu del desenvolupament sostenible, i tot introduint, en el marc legal vigent, les necessàries prescripcions per preservar els valors d'interès pel municipi. La Llei d'Urbanisme i la proliferació d'Agendes 21 locals, com la que s'ha aprovat en relació amb Castellbisbal, són manifestacions d'aquest nou esperit que anima l'ordenació i transformació de les ciutats i el territori de Catalunya.

Pel que fa a la proposta d'ordenació, un dels objectius bàsics del POUM ha estat procurar un creixement residencial controlat públicament i sostenible, que es centra fonamentalment en les Àrees de Reforma Interior previstes al nucli urbà, així com proposar les reserves de terrenys per a ubicar els equipaments i espais lliures que complementin els existents. Especialment, es posa l'èmfasi en el nou cementiri, l'equipament sanitari-assistencial i l'equipament docent.

Els polígons i sectors en sòl urbà que es proposen es troben ubicats al nucli urbà majoritàriament, i a la seva proximitat, mentre que els sectors en sòl urbanitzable es troben principalment al sector nord del casc urbà i nord-oest del terme municipal. A la proximitat de les principals infraestructures de comunicació (xarxa ferroviària i viària d'alta capacitat) s'hi troben majoritàriament usos industrials i, per tant, el creixement residencial es preveu sobretot al nord del casc urbà, lluny de les comunicacions.

Aquesta proposta suposa un potencial de 1.366 habitatges, amb una capacitat estimada de 3.882 habitants. Els potencials totals del Pla suposen 166.339 m<sup>2</sup>st d'ús principal residencial, 24.263 m<sup>2</sup>st d'ús principal d'equipaments, 7.850 m<sup>2</sup>st d'ús principal hotelier, 4.764 m<sup>2</sup>st per a activitats econòmiques i 41.399 m<sup>2</sup>st per a indústria.

El desenvolupament total dels sectors en sòl urbà i urbanitzable que proposa el nou POUM implicaria un increment de la mobilitat actual amb origen o destinació al municipi en 24.519 viatges/dia, 44,9% d'ells intermunicipals; el 29,2% del total de viatges són degut als usos industrials, mentre que l'ús residencial representa la major part, amb el 47,8%. Sense canvis respecte el repartiment modal actual, el 60,4% del total de viatges es farà en vehicle privat.

En aquesta hipòtesi i sense cap millora en la capacitat de la xarxa viària ni dels mitjans de TPC, la nova mobilitat generada provocaria problemes de mobilitat en el transport urbà. Concretament, caldria augmentar l'oferta de transport urbà segons les diferents línies, mentre que el transport públic interurbà, tant d'autobús com ferroviari, no presentaria problemes de capacitat. No obstant, es preveu que el repartiment modal dels desplaçaments cap o des del municipi canviï en un futur, decantant la balança cap al transport públic i cap als modes no mecanitzats.

Les propostes que fa el Pla responen a l'objectiu d'assolir una mobilitat sostenible, potenciant els recorreguts urbans a peu, o en bicicleta, entre els quals els més destacats són: la creació d'eixos cívics, que han de consolidar-se com a centres de barri, relació


entre barris i accessos als espais lliures i equipaments i l'arranjament de les vies verdes i obertura de nous carrers.

L'estructura viària que el POUM proposa, a nivell municipal, té molt present la protecció del territori, evitant crear vies que suposin un impacte negatiu, però també la necessitat de connectar millor les diferents àrees urbanes i la millora de l'accessibilitat en transport col·lectiu.

El POUM preveu la creació d'aparcaments soterrats en la majoria de sectors i polígons previstos en sòl urbà. Concretament, incorpora la previsió de places d'aparcament, ultra les necessàries pels futurs habitatges segons les NNUU, de manera dispersa al nucli urbà, a fi i efecte de permetre assolir l'objectiu d'alliberar els carrers i l'espai públic de cotxes. La distribució d'aquests aparcaments fa que el perímetre del nucli urbà quedi cobert per aquesta nova oferta, a fi que actuï d'aparcaments de dissuasió.

Actualment Castellbisbal no disposa de carril bici degut a l'accentuada clinometria del terreny, i el Pla no fa propostes concretes al respecte; alguna de les propostes, però, fomenten l'ús d'aquest mode, com són ara la creació dels eixos cívics i l'arranjament de les vies verdes.

## **8 ANNEX 1. HORARI D'AUTOBUSOS URBANS A CASTELLBISBAL**



# el bus de l'estació

## FEINERS

De dólares a dólares

	Chileno	Uruguayo	Argentino	Colombiano	Costa Rica
1.000 pesos	1.440	541	555	535	554
1.010	1.456	549	563	542	562
1.020	1.472	557	571	550	570
1.030	1.488	565	579	558	578
1.040	1.504	573	587	566	586
1.050	1.520	581	595	574	594
1.060	1.536	589	603	582	602
1.070	1.552	597	611	590	610
1.080	1.568	605	619	598	618
1.090	1.584	613	627	606	626
1.100	1.600	621	635	614	634
1.110	1.616	629	643	622	642
1.120	1.632	637	651	630	650
1.130	1.648	645	659	638	658
1.140	1.664	653	667	646	666
1.150	1.680	661	675	654	674
1.160	1.696	669	683	662	682
1.170	1.712	677	691	670	690
1.180	1.728	685	699	678	698
1.190	1.744	693	707	686	706
1.200	1.760	701	715	694	714
1.210	1.776	709	723	702	722
1.220	1.792	717	731	710	730
1.230	1.808	725	739	718	738
1.240	1.824	733	747	726	746
1.250	1.840	741	755	734	754
1.260	1.856	749	763	742	762
1.270	1.872	757	771	750	770
1.280	1.888	765	779	758	778
1.290	1.904	773	787	766	786
1.300	1.920	781	795	774	794
1.310	1.936	789	803	782	802
1.320	1.952	797	811	790	810
1.330	1.968	805	819	798	818
1.340	1.984	813	827	806	826
1.350	2.000	821	835	814	834
1.360	2.016	829	843	822	842
1.370	2.032	837	851	830	850
1.380	2.048	845	859	838	858
1.390	2.064	853	867	846	866
1.400	2.080	861	875	854	874
1.410	2.096	869	883	862	882
1.420	2.112	877	891	870	890
1.430	2.128	885	899	878	898
1.440	2.144	893	907	886	906
1.450	2.160	901	915	894	914
1.460	2.176	909	923	902	922
1.470	2.192	917	931	910	930
1.480	2.208	925	939	918	938
1.490	2.224	933	947	926	946
1.500	2.240	941	955	934	954
1.510	2.256	949	963	942	962
1.520	2.272	957	971	950	970
1.530	2.288	965	979	958	978
1.540	2.304	973	987	966	986
1.550	2.320	981	995	974	994
1.560	2.336	989	1.003	982	1.002
1.570	2.352	997	1.011	990	1.010
1.580	2.368	1.005	1.019	998	1.018
1.590	2.384				

1.315 1.330 1.347 1.361 1.378 1.394 1.408 1.415

1.425 1.439 1.452 1.462 1.473 1.484 1.494

1.500 1.514 1.528 1.537 1.549 1.559 1.569

1.580 1.594 1.604 1.613 1.625 1.635 1.645

1.660 1.674 1.684 1.693 1.705 1.715 1.725

1.740 1.754 1.764 1.773 1.785 1.795 1.805

1.820 1.834 1.844 1.853 1.865 1.875 1.885

1.900 1.914 1.924 1.933 1.945 1.955 1.965

1.980 1.994 2.004 2.013 2.025 2.035 2.045

2.060 2.074 2.084 2.093 2.105 2.115 2.125

2.140 2.154 2.164 2.173 2.185 2.195 2.205

2.220 2.234 2.244 2.253 2.265 2.275 2.285

2.300 2.314 2.324 2.333 2.345 2.355 2.365

2.380 2.394 2.404 2.413 2.425 2.435 2.445

2.460 2.474 2.484 2.493 2.505 2.515 2.525

2.540 2.554 2.564 2.573 2.585 2.595 2.605

2.620 2.634 2.644 2.653 2.665 2.675 2.685

2.700 2.714 2.724 2.733 2.745 2.755 2.765

2.780 2.794 2.804 2.813 2.825 2.835 2.845

2.860 2.874 2.884 2.893 2.905 2.915 2.925

2.940 2.954 2.964 2.973 2.985 2.995 3.005

3.020 3.034 3.044 3.053 3.065 3.075 3.085

3.100 3.114 3.124 3.133 3.145 3.155 3.165

3.180 3.194 3.204 3.213 3.225 3.235 3.245

3.260 3.274 3.284 3.293 3.305 3.315 3.325

3.340 3.354 3.364 3.373 3.385 3.395 3.405

3.420 3.434 3.444 3.453 3.465 3.475 3.485

3.500 3.514 3.524 3.533 3.545 3.555 3.565

3.580 3.594 3.604 3.613 3.625 3.635 3.645

3.660 3.674 3.684 3.693 3.705 3.715 3.725

3.740 3.754 3.764 3.773 3.785 3.795 3.805

3.820 3.834 3.844 3.853 3.865 3.875 3.885

3.900 3.914 3.924 3.933 3.945 3.955 3.965

3.980 4.000 4.010 4.019 4.031 4.041 4.051

4.060 4.074 4.084 4.093 4.105 4.115 4.125

4.140 4.154 4.164 4.173 4.185 4.195 4.205

4.220 4.234 4.244 4.253 4.265 4.275 4.285

4.300 4.314 4.324 4.333 4.345 4.355 4.365

4.380 4.394 4.404 4.413 4.425 4.435 4.445

4.460 4.474 4.484 4.493 4.505 4.515 4.525

4.540 4.554 4.564 4.573 4.585 4.595 4.605

4.620 4.634 4.644 4.653 4.665 4.675 4.685

4.700 4.714 4.724 4.733 4.745 4.755 4.765

4.780 4.794 4.804 4.813 4.825 4.835 4.845

4.860 4.874 4.884 4.893 4.905 4.915 4.925

4.940 4.954 4.964 4.973 4.985 4.995 5.005

5.020 5.034 5.044 5.053 5.065 5.075 5.085

5.100 5.114 5.124 5.133 5.145 5.155 5.165

5.180 5.194 5.204 5.213 5.225 5.235 5.245

5.260 5.274 5.284 5.293 5.305 5.315 5.325

5.340 5.354 5.364 5.373 5.385 5.395 5.405

5.420 5.434 5.444 5.453 5.465 5.475 5.485

5.500 5.514 5.524 5.533 5.545 5.555 5.565

5.580 5.594 5.604 5.613 5.625 5.635 5.645

5.660 5.674 5.684 5.693 5.705 5.715 5.725

5.740 5.754 5.764 5.773 5.785 5.795 5.805

5.820 5.834 5.844 5.853 5.865 5.875 5.885

5.900 5.914 5.924 5.933 5.945 5.955 5.965

5.980 6.000 6.010 6.019 6.031 6.041 6.051

6.060 6.074 6.084 6.093 6.105 6.115 6.125

6.140 6.154 6.164 6.173 6.185 6.195 6.205

6.220 6.234 6.244 6.253 6.265 6.275 6.285

6.300 6.314 6.324 6.333 6.345 6.355 6.365

6.380 6.394 6.404 6.413 6.425 6.435 6.445

6.460 6.474 6.484 6.493 6.505 6.515 6.525

6.540 6.554 6.564 6.573 6.585 6.595 6.605

6.620 6.634 6.644 6.653 6.665 6.675 6.685

6.700 6.714 6.724 6.733 6.745 6.755 6.765

6.780 6.794 6.804 6.813 6.825 6.835 6.845

6.860 6.874 6.884 6.893 6.905 6.915 6.925

6.940 6.954 6.964 6.973 6.985 6.995 7.005

7.020 7.034 7.044 7.053 7.065 7.075 7.085

7.100 7.114 7.124 7.133 7.145 7.155 7.165

7.180 7.194 7.204 7.213 7.225 7.235 7.245

7.260 7.274 7.284 7.293 7.305 7.315 7.325

7.340 7.354 7.364 7.373 7.385 7.395 7.405

7.420 7.434 7.444 7.453 7.465 7.475 7.485

7.500 7.514 7.524 7.533 7.545 7.555 7.565

7.580 7.594 7.604 7.613 7.625 7.635 7.645

7.660 7.674 7.684 7.693 7.705 7.715 7.725

7.740 7.754 7.764 7.773 7.785 7.795 7.805

7.820 7.834 7.844 7.853 7.865 7.875 7.885

7.900 7.914 7.924 7.933 7.945 7.955 7.965

7.980 8.000 8.010 8.019 8.031 8.041 8.051

8.060 8.074 8.084 8.093 8.105 8.115 8.125

8.140 8.154 8.164 8.173 8.185 8.195 8.205

8.220 8.234 8.244 8.253 8.265 8.275 8.285

8.300 8.314 8.324 8.333 8.345 8.355 8.365

8.380 8.394 8.404 8.413 8.425 8.435 8.445

8.460 8.474 8.484 8.493 8.505 8.515 8.525

8.540 8.554 8.564 8.573 8.585 8.595 8.605

8.620 8.634 8.644 8.653 8.665 8.675 8.685

8.700 8.714 8.724 8.733 8.745 8.755 8.765

8.780 8.794 8.804 8.813 8.825 8.835 8.845

8.860 8.874 8.884 8.893 8.905 8.915 8.925

8.940 8.954 8.964 8.973 8.985 8.995 9.005

9.020 9.034 9.044 9.053 9.065 9.075 9.085

9.100 9.114 9.124 9.133 9.145 9.155 9.165

9.180 9.194 9.204 9.213 9.225 9.235 9.245

9.260 9.274 9.284 9.293 9.305 9.315 9.325

9.340 9.354 9.364 9.373 9.385 9.395 9.405

9.420 9.434 9.444 9.453 9.465 9.475 9.485

9.500 9.514 9.524 9.533 9.545 9.555 9.565

9.580 9.594 9.604 9.613 9.625 9.635 9.645

9.660 9.674 9.684 9.693 9.705 9.715 9.725

9.740 9.754 9.764 9.773 9.785 9.795 9.805

9.820 9.834 9.844 9.853 9.865 9.875 9.885

9.900 9.914 9.924 9.933 9.945 9.955 9.965

9.980 10.000 10.010 10.019 10.031 10.041 10.051

10.060 10.074 10.084 10.093 10.105 10.115 10.125

10.140 10.154 10.164 10.173 10.185 10.195 10.205

10.220 10.234 10.244 10.253 10.265 10.275 10.285

10.300 10.314 10.324 10.333 10.345 10.355 10.365

10.380 10.394 10.404 10.413 10.425 10.435 10.445

10.460 10.474 10.484 10.493 10.505 10.515 10.525

10.540 10.554 10.564 10.573 10.585 10.595 10.605

10.620 10.634 10.644 10.653 10.665 10.675 10.685

10.700 10.714 10.724 10.733 10.745 10.755 10.765

10.780 10.794 10.804 10.813 10.825 10.835 10.845

10.860 10.874 10.884 10.893 10.905 10.915 10.925

10.940 10.954 10.964 10.973 10.985 10.995 11.005

11.020 11.034 11.044 11.053 11.065 11.075 11.085

11.100 11.114 11.124 11.133 11.145 11.155 11.165

11.180 11.194 11.204 11.213 11.225 11.235 11.245

11.260 11.274 11.284 11.293 11.305 11.315 11.325

11.340 11.354 11.364 11.373 11.385 11.395 11.405

11.420 11.434 11.444 11.453 11.465 11.475 11.485

11.500 11.514 11.524 11.533 11.545 11.555 11.565

11.580 11.594 11.604 11.613 11.625 11.635 11.645

11.660 11.674 11.684 11.693 11.705 11.715 11.725

11.740 11.754 11.764 11.773 11.785 11.795 11.805

11.820 11.834 11.844 11.853 11.865 11.875 11.885

11.900 11.914 11.924 11.933 11.945 11.955 11.965

11.980 12.000 12.010 12.019 12.031 12.041 12.051

12.060 12.074 12.084 12.093 12.105 12.115 12.125

12.140 12.154 12.164 12.173 12.185 12.195 12.205

12.220 12.234 12.244 12.253 12.265 12.275 12.285

12.300 12.314 12.324 12.333 12.345 12.355 12.365

12.380 12.394 12.404 12.413 12.425 12.435 12.445

12.460 12.474 12.484 12.493 12.505 12.515 12.525

12.540 12.554 12.564 12.573 12.585 12.595 12.605

12.620 12.634 12.644 12.653 12.665 12.675 12.685

12.700 12.714 12.724 12.733 12.745 12.755 12.765

12.780 12.794 12.804 12.813 12.825 12.835 12.845

12.860 12.874 12.884 12.893 12.905 12.915 12.925

12.940 12.954 12.964 12.973 12.985 12.995 13.005

13.020 13.034 13.044 13.053 13.065 13.075 13.085

13.100 13.114 13.124 13.133 13.145 13.155 13.165

13.180 13.194 13.204 13.213 13.225 13.235 13.245

13.260 13.274 13.284 13.293 13.305 13.315 13.325

13.340 13.354 13.364 13.373 13.385 13.395 13.405

13.420 13.434 13.444 13.453 13.465 13.475 13.485

13.500 13.514 13.524 13.533 13.545 13.555 13.565

13.580 13.594 13.604 13.613 13.625 13.635 13.645

13.660 13.674 13.684 13.693 13.705 13.715 13.725

13.740 13.754 13.764 13.773 13.785 13.795 13.805

13.820 13.834 13.844 13.853 13.865 13.875 13.885

13.900 13.914 13.924 13.933 13.945 13.955 13.965

13.980 14.000 14.010 14.019 14.031 14.041 14.051

14.060 14.074 14.084 14.093 14.105 14.115 14.125

14.140 14.154 14.164 14.173 14.185 14.195 14.205

14.220 14.234 14.244 14.253 14.265 14.275 14.285

14.300 14.314 14.324 14.333 14.345 14.355 14.365

14.380 14.394 14.404 14.413 14.425 14.435 14.445

14.460 14.474 14.484 14.493 14.505 14.515 14.525

14.540 14.554 14.564 14.573 14.585 14.595 14.605

14.620 14.634 14.644 14.653 14.665 14.675 14.685

14.700 14.714 14.724 14.733 14.745 14.755 14.765

14.780 14.794 14.804 14.813 14.825 14.835 14.845

14.860 14.874 14.884 14.893 14.905 14.915 14.925

14.940 14.954 14.964 14.973 14.985 14.995 15.005

15.020 15.034 15.044 15.053 15.065 15.075 15.085

15.100 15.114 15.124 15.133 15.145 15.155 15.165

15.180 15.194 15.204 15.213 15.225 15.235 15.245

15.260 15.274 15.284 15.293 15.305 15.315 15.325

15

Taula 63 Horari de l'autobús urbà de la L1. Font: [www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)

### L2 CAN COSTA

Ferries de dijous a divendres

C. Sant Lluís	C. Angel Guàrdia	CIP Montseny	Illas Caperçay	Illes d'Or	Illes Caperçay / Roses	Illes d'Or
7:00	7:00	7:04	7:08	7:25	7:28	7:30
8:20	8:23	8:24	8:28	8:45	8:48	8:50
9:30	9:32	9:34	9:38	9:35	9:38	9:40
11:00	11:03	11:04	11:08	11:25	11:28	11:30
13:25	13:28	13:31	13:33	13:50	13:53	13:55
14:25	14:28	14:31	14:35	14:52	14:55	14:57
15:10	15:13	15:14	15:18	15:35	15:38	15:40
16:25	16:28	16:31	16:33	16:50	16:53	16:55
18:35	18:38	18:41	18:43	19:00	19:03	19:05
20:25	20:28	20:31	20:33	20:50	20:53	20:55
21:15	21:18	21:21	21:23	21:40	21:43	21:45
22:05	22:08	22:11	22:13	22:30	22:33	22:35

### CAN COSTA

Festius Divables, dijumenges i festius

C. Sant Lluís	C. Angel Guàrdia	CIP Montseny	Illas Caperçay	Illes d'Or	Illes Caperçay / Roses	Illes d'Or
8:16	8:19	8:22	8:24	8:41	8:44	8:46
9:38	9:41	9:44	9:46	10:03	10:06	10:08
10:40	10:43	10:44	10:48	11:05	11:08	11:10
12:40	12:43	12:44	12:48	13:05	13:08	13:10
14:50	14:53	14:54	14:58	15:15	15:18	15:20
15:45	15:48	15:51	15:53	16:10	16:13	16:15
17:47	17:50	17:53	17:55	18:12	18:15	18:17
18:42	18:45	18:48	18:50	19:07	19:10	19:12
19:40	19:43	19:44	19:48	20:05	20:08	20:10
21:41	21:44	21:47	21:49	22:06	22:09	22:11
22:45	22:48	22:51	22:53	23:10	23:13	23:15

### L2

Taula 644 Horari de l'autobús urbà de la L2 (Can Costa). Font: [www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)

## L2

### CAN SANTEUGINI/COSTABLANCA

FEMINER E de drituns a dritunes



Municipalidad de Costa Rica

**COSTABLANCA**



## el bus urbà

Pl. de Origen	L2B Montevideo	San Jos�	Estaci� B001	Feminer L2C	C142 Salinas	Elly Pargu�	Elly F�sica	C143 Car a El C�ndor	C145 Car a Nublos	C142 Bategu�	C143 Bategu�	C145 Bategu�	C142 Ciudad Nueva	Feminer L2C	Estaci� B001 destino
4,57	6,59	7,04	7,16	7,16	7,18	7,20	7,21	7,22	7,23	7,25	7,26	7,28	7,30	7,36	
-	-	10,00	10,06	10,12	10,14	10,16	10,17	10,19	10,27	10,29	10,30	10,32	10,34	10,40	
-	-	12,00	12,06	12,12	12,14	12,16	12,17	12,19	12,27	12,29	12,30	12,32	12,34	12,40	
14,55	14,57	15,06	15,16	15,18	15,20	15,21	15,22	15,23	15,25	15,26	15,28	15,30	15,36	15,40	
-	-	17,15	17,23	17,27	17,29	17,31	17,32	17,34	17,42	17,44	17,45	17,47	17,49	17,55	
-	-	19,25	19,30	19,34	19,38	19,40	19,41	19,43	19,52	19,54	19,55	19,57	19,59	20,05	



**CAN SANTEUINI/COSTABLANCA**  
Festius Dissabtes, diumenges i festius





**el bus urbà**

R. Linea Company	EDP Alcantera	Sant Die	Estació 2007	Ferreries del Coll	C1347 Sant Joan	Illes Verges	Blau Pista	C1345 Costa d'Albany	C1346 Costa de Móra	C1347 Darnius	C1348 Juncs Negres	C1349 Costant Móra	Ferreries del Coll	Estació 2007	estació
	-	-	-0.29*	0.40	0.46	0.48	0.50	0.51	0.53	0.54	0.56	0.57	0.59	0.61	0.67
13.14	13.21	13.27	13.35	13.41	13.43	13.45	13.46	13.48	13.49	13.51	13.52	13.54	13.56	14.02	
16.19	16.21	16.26	16.35	16.41	16.42	16.45	16.46	16.48	16.49	16.51	16.52	16.54	16.56	17.02	
20.14	20.16	20.21	20.30	20.36	20.38	20.40	20.41	20.43	20.44	20.46	20.47	20.49	20.51	20.57	

\* Aquest bus no passa pel c. Sant Die, ha parades a c. Estació



**CAN SANTEUINI/COSTABLANCA**  
Festius Dissabtes, diumenges i festius





**el bus urbà**

**CAN SANTEUINI/COSTABLANCA**

05/07

Taula 65 Horari de l'autobús urbà de la L2 (Can Santeugeni/Costablanca). Font: [www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)

# L2

## SANTA TERESITA

FEINERS De dilluns a divendres

01/07

C. Sant Lluç	C.de l'Estació	C. de l'Olivar	C. A. Guimerà	Març/Gorgal	Març/Torremut
7.55	7.56	7.57	7.58	8.00	8.02
13.00	13.01	13.02	13.03	13.05	13.07
18.15	18.16	18.17	18.18	18.20	18.22
20.15	20.16	20.17	20.18	20.20	20.22

C. Sant Lluç	C.de l'Estació	C. de l'Olivar	C. A. Guimerà	Març/Gorgal	Març/Torremut
-	9.25	9.26	9.27	9.33	9.35
11.47	11.48	11.49	11.50	11.56	11.58
14.17	14.18	14.19	14.20	14.26	14.28
17.15	17.16	17.17	17.18	17.24	17.26

# L2

## SANTA TERESITA

01/07

C. Sant Lluç	C.de l'Estació	C. de l'Olivar	C. A. Guimerà	Març/Gorgal	Març/Torremut
7.55	7.56	7.57	7.58	8.00	8.02
13.00	13.01	13.02	13.03	13.05	13.07
18.15	18.16	18.17	18.18	18.20	18.22
20.15	20.16	20.17	20.18	20.20	20.22

C. Sant Lluç	C.de l'Estació	C. de l'Olivar	C. A. Guimerà	Març/Gorgal	Març/Torremut
-	9.25	9.26	9.27	9.33	9.35
11.47	11.48	11.49	11.50	11.56	11.58
14.17	14.18	14.19	14.20	14.26	14.28
17.15	17.16	17.17	17.18	17.24	17.26

# L2

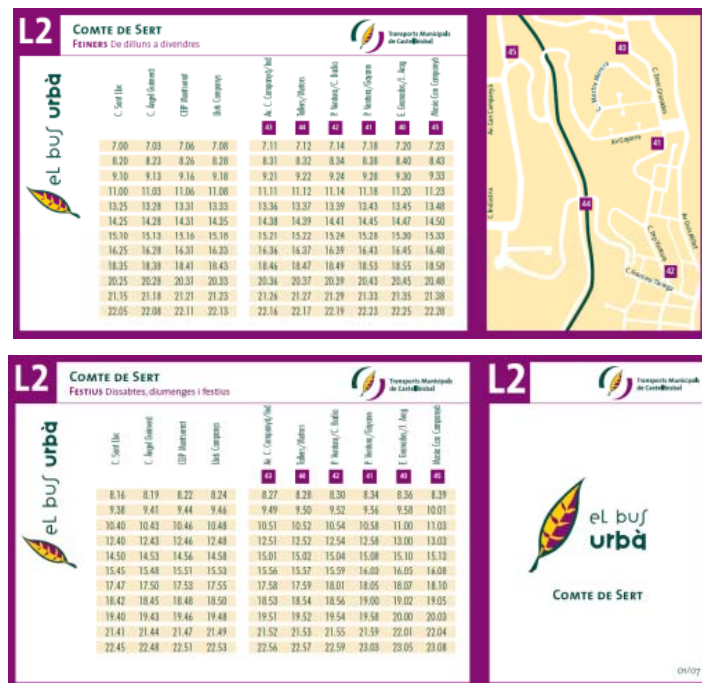
## SANTA TERESITA

01/07

C. Sant Lluç	C.de l'Estació	C. de l'Olivar	C. A. Guimerà	Març/Gorgal	Març/Torremut
7.55	7.56	7.57	7.58	8.00	8.02
13.00	13.01	13.02	13.03	13.05	13.07
18.15	18.16	18.17	18.18	18.20	18.22
20.15	20.16	20.17	20.18	20.20	20.22

C. Sant Lluç	C.de l'Estació	C. de l'Olivar	C. A. Guimerà	Març/Gorgal	Març/Torremut
-	9.25	9.26	9.27	9.33	9.35
11.47	11.48	11.49	11.50	11.56	11.58
14.17	14.18	14.19	14.20	14.26	14.28
17.15	17.16	17.17	17.18	17.24	17.26

Taula 66 Horari de l'autobús urbà de la L2 (Santa Teresita). Font: [www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)



Taula 67 Horari de l'autobús urbà de la L2 (Santa Teresita). Font: [www.castellbisbal.org](http://www.castellbisbal.org)